3 1761 07884320 8

Ec.H
S3922be

Schumacher, Hermann Albert
Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft.

Zwischen Krieg und Frieden

41

Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft

von

Prof. Dr. Hermann Schumacher

S. Hirzel in Leipzig

reis 1,50 Mark

Ec. H
S 3922 be

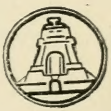
Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft

von

Professor Dr. Hermann Schumacher
Geh. Regierungsrat

569022
16.9.53

Leipzig 1917
Verlag von S. Hirzel



Ausgegeben am 15. August 1917

Copyright by S. Hirzel at Leipzig, 1917
(Vorschrift zum Schutze des Urheberrechts in Amerika)

Das Recht der Übersetzung ist vorbehalten

Druck von Breitkopf & Härtel in Leipzig

Vorwort.

Das nordwestliche Nachbarland, das seit den ersten stürmischen Kriegswochen nun schon mehr als $2^1/_2$ Jahre sicher und fest unter deutscher Verwaltung steht, verdient und verlangt unsere Aufmerksamkeit für die Gegenwart wie für die Zukunft. In der Vergangenheit ist sie ihm in viel zu geringem Maße zuteil geworden. Obwohl wir durch wirtschaftliche und andere Bande mannigfach mit ihm verknüpft waren, ist Belgien in der wissenschaftlichen und sonstigen Literatur Deutschlands auffallend vernachlässigt worden. Diese so empfindlich gewordene Lücke ließ sich im Kriege schwer ausfüllen. Zwar fehlt es nicht an einschlägigen belgischen Werken, welche Einzelgebiete, wie z. B. die Hauptindustriezweige, ganz besonders die Kohlen- und Eisenindustrie umfassend behandeln. Aber eine befriedigende einheitliche Zusammenfassung ist auch in der belgischen Literatur nicht vorhanden. Nirgends wird Belgien als ein lebendiger Wirtschaftskörper in seiner individuellen Eigenart einheitlich zur Darstellung gebracht. Diesen Versuch hat der Verfasser unternommen. Er stützt sich nur zum Teil auf eigene Forschungsarbeit an Ort und Stelle; sie war im Kriege im erwünschten Umfange nicht möglich. In der Hauptsache bemüht er sich, die verstreuten Ergebnisse vorliegender Einzelforschungen, unter Verwertung neuerer Ermittelungen

deutſcher Sachverſtändiger, zu einem lebensvollen Ganzen zuſammenzuſchließen. Anfangs war das nur in der Form von Vorträgen und gelegentlichen Aufſätzen, wie ſie in der Deutſchen Wirtſchaftszeitung, dem Plutus, der Kölniſchen Zeitung, der Voſſiſchen Zeitung, der Wiener Zeit und der Leipziger Illuſtrierten Zeitung erſchienen ſind, beabſichtigt. Aber immer wieder iſt der Verfaſſer gebeten worden, ſeine für den „Tag" zuſammengefaßten Aufſätze auch in etwas dauerhafterer Form erſcheinen zu laſſen. Er glaubte der Erfüllung dieſes Wunſches ſich nicht mehr entziehen zu dürfen, da neue Aufgaben ihn am geplanten breiteren Ausbau hindern. Das Bedürfnis, Belgien als lebendige Einheit zu erfaſſen und zu begreifen, iſt mit der zunehmenden Erörterung der „Kriegsziele" nur noch ſtärker geworden. Möchten zu ſeiner Befriedigung die folgenden anſpruchsloſen Blätter ſich nützlich erweiſen.

I. Belgien als Grenzstaat.

Will man Belgien als lebendigen Wirtschaftskörper in seiner individuellen Eigenart und Bedeutung erkennen und begreifen, so muß man von der grundlegenden geographischen Tatsache ausgehen, daß es ein ausgesprochenes Grenzland ist. Es liegt dort, wo Germanen und Romanen im Norden Europas zusammenstoßen. Eine der wichtigsten natürlichen Scheidelinien der Menschheit zieht quer durch das Land, fast unverändert seit der Römerzeit, aufrechterhalten zunächst durch den äußeren Schutz des schwer durchdringlichen „Kohlenwaldes", später nicht minder wirksam durch die zähe Eigenart eines kraftvollen germanischen Stammes. Diese Lage als Grenzland hat das Gebiet zwischen Schelde und Yser von jeher zum Kriegsschauplatz für die Kämpfe der west- und mitteleuropäischen Mächte gemacht, und fast immer ist die Kriegsfurie wilder und grausamer durchs Land gezogen als dieses Mal, wo man, bis auf die Ausnahmefälle selbstverschuldeten Unglücks wie in Loewen und Dinant und bis auf das dauernd im Bereich der beiderseitigen Kanonen liegende westlichste Flandern mit dem armen Ypern, im weiten Lande nach den Spuren, die nun einmal stets der Krieg hinterläßt, fast suchen muß.

Dieses traurige Schicksal hängt damit zusammen, daß man die starre Völkerscheide, welche, trotz des Hin- und Her-

wogens der Kämpfe, beide Raſſen merkwürdig wenig ſich miteinander vermiſchen ließ, nicht zur politiſchen Staatengrenze hat werden laſſen. Ein fremdes Intereſſe hat dies vor allem verhindert. Denn Belgien iſt nicht nur nach Weſten und Oſten, ſondern auch nach Norden ein Grenzgebiet. Es iſt die verkehrspolitiſch und militäriſch wichtige nahe Gegenküſte des engliſchen Inſelreiches, und zwar ſeines am höchſten entwickelten ſüdöſtlichen Teiles. Darum iſt England im 19. Jahrhundert ſtets beſtrebt geweſen, den natürlichen Schutz ſeiner einſt unangreifbaren Inſellage dadurch auszubauen, daß es jede fremde Großmacht vom Boden des heutigen Belgiens fernhielt. Insbeſondere durfte Frankreich, das lange am mächtigſten unter den Feſtlandsſtaaten Europas daſtand, nicht im nahe verwandten und heißbegehrten Wallonien ſich feſtſetzen. Aus dieſen Bemühungen iſt die von Palmerſton voll Befriedigung als „ſeine Tochter" bezeichnete Diplomatenſchöpfung hervorgewachſen, welche im faſt vergeſſenen Namen „Belgien" eine weder an Germanen noch an Romanen erinnernde Bezeichnung erhielt und durch die Neutraliſierung unter den Großſtaaten Europas in ſcheinbarer Selbſtändigkeit vereinſamt wurde.

So wurde es in Englands Intereſſe verhindert, daß die politiſche Geſtaltung den natürlichen Bedingungen ſich anpaßte, und ſo wurde gleichzeitig der ſchickſalsſchwere Völkergegenſatz in das Innere des neuen kleinen Staatsgebildes, das auf bisher ſtets abhängigem Boden errichtet war und alsbald im Brüſſeler Nationalkongreß als „Hermaphroditen" bezeichnet wurde, hineingetragen. Denn im heutigen Belgien ſind bekanntlich die Germanen mit rund 4 Millio-

nen Flamen und die Wallonen mit $3^1/_2$ Millionen vertreten. Dieser den künstlichen belgischen Staat durchdringende Gegensatz der Nachbarn gab Belgiens innerer Politik die entscheidende Richtung, indem er das Streben hervorrief, die grundverschiedenen Bestandteile, welche Neid und Besorgnis der Nachbarn unter kluger Ausnutzung geschichtlicher Zufälle zusammengefügt hatten, mit Hilfe der Sprache, Religion und Kultur künstlich zu einer Einheit zusammenzuschweißen. Zu dieser Zentralisierungspolitik konnte nach dem Abfall von den nördlichen Niederlanden im Jahre 1830 nur die Politik der wallonischen Minderheit werden. Sie machte an erster Stelle auf dem Gebiet des Bildungswesens sich geltend. Den Flamen ist es äußerst erschwert worden, in ihrer Muttersprache eine höhere Bildung sich zu erwerben. Fast nur auf dem zeit- und kraftraubenden Umwege über das Französische war das möglich. Das hat zur Folge gehabt, daß die Begüterten der französischen Sprache und Kultur zum großen Teil verfallen sind, während es für die Masse der Bevölkerung unmöglich geblieben ist, über die niedrigste Bildungsstufe sich zu erheben. Nirgends in Westeuropa ist die Zahl der Analphabeten so hoch, wie heute in diesen alten flämischen Kulturgebieten. Schon das wirkte natürlich auf die wirtschaftlichen Verhältnisse tief ein. Je mehr aber im Zuge der Gesamtentwicklung die wirtschaftlichen Interessen in den Vordergrund traten, um so mehr mußte diese romanisierende Zentralisierungspolitik sich auch unmittelbar wirtschaftlich betätigen. Bewußt oder unbewußt begann das Wallonentum seinen maßgebenden Einfluß machtpolitisch sich zu sichern. Nichts aber wäre ihm gefährlicher gewesen, als wenn seiner auf die Ausfuhr ange-

wieſenen Induſtrie an der Waſſerkante, auf eigenem Boden, unter bevorzugten Bedingungen des Rohſtoffbezuges und des Fabrikatenverſandes, ein jugendſtarker Wettbewerb erwachſen wäre. Da das Intereſſe der walloniſchen Induſtrie deutlich zutage lag, und es an Machtmitteln, es zu betätigen, nicht fehlte, ſo ſpricht ſchon im allgemeinen alles für die Berechtigung der oft wiederholten Klage, die auch an die Spitze des flämiſchen „Manifeſtes der 52" geſtellt worden iſt, daß die walloniſche Regierung zum „Werkzeug, um Flanderns Aufblühen und ökonomiſche Entwicklung zu hemmen" wurde.

Dieſe alle Zweige der inneren Verwaltung durchdringende romaniſierende Zentraliſierungspolitik der Wallonen hat ſtets von Frankreich weitgehende Unterſtützung gefunden. Was man politiſch nicht hatte erringen können, wollte man moraliſch erringen. „Alle Bemühungen unſerer Regierung" — hatte ſchon einer der Führer im belgiſchen Aufſtand von 1830 geſagt — „müſſen zielen auf die Vernichtung der flämiſchen Raſſe, um die Vereinigung Belgiens mit unſerm großen Vaterlande vorzubereiten." Und bewundernswert iſt die „Annexion des Cervaux" durchgeführt worden. Während ſo die Franzoſen in den Kampf zwiſchen Germanen und Romanen auf belgiſchem Boden verſtändnisvoll und energiſch eingriffen, haben wir Deutſche, was ſich jetzt rächt und ſchwer wieder gut zu machen iſt, ſeit Begründung des Reiches gleichgültig zugeſchaut, wie ein hochbegabter germaniſcher Volksſtamm durch eine Minderheit, die vergleichbare Kulturleiſtungen nicht aufzuweiſen hat, ſeiner fruchtbaren und reizvollen Stammesbeſonderheit beraubt werden ſollte.

II. Belgien als der dichteſt bevölkerte Staat Europas.

Das kleine belgiſche Grenzland trägt ſeit Jahrhunderten im Verhältnis zu ſeiner Fläche eine beſonders dichte Bevölkerung. Es zählte 1910 auf den Quadratkilometer mehr als doppelt ſoviel Einwohner als Deutſchland (252 gegen 120), faſt ſoviel wie die volkreichſte preußiſche Provinz, die Rheinprovinz (264), und wird heute von keinem ſelbſtändigen Lande Europas in der Dichtigkeit ſeiner Beſiedelung übertroffen. Freilich hat es nicht dasſelbe ſchnelle Wachstum wie Deutſchland aufzuweiſen. Im erſten Jahrzehnt des laufenden Jahrhunderts hat ſeine Bevölkerung nicht in gleichem Maße zugenommen, und der Vorzug einer ſtarken Volksvermehrung, der für uns Deutſche zu einer dauernden Haupttriebkraft unſerer Fortſchritte geworden iſt, iſt in Belgien in ſtarkem Schwinden. 1913 war ſeine Sterbeziffer zwar der deutſchen ziemlich gleich (14,5 gegen 15), aber in der Geburtenziffer blieb es um fünf Köpfe (22,6 gegen 27,5) gegen Deutſchland zurück, ſo daß es im Geburtenüberſchuß (7,8) unter allen ſelbſtändigen europäiſchen Staaten nächſt Frankreich am ungünſtigſten daſtand. Dieſe Einheitsziffer für Belgien führt jedoch irre. Mit der franzöſiſchen Sprache und Kultur haben ſich in den walloniſchen Gebieten auch franzöſiſche Unſitten verbreitet. Dieſelben Gründe, welche den verhängnisvollen Stillſtand der franzöſiſchen Bevölkerung verſchulden, ſind auch hier mit kaum verminderter Kraft wirkſam. Im flämiſchen Norden dagegen ſitzt nicht nur der größere Teil der belgiſchen Bevölkerung, ſondern findet ſich auch, trotz vielen Elends, noch unverdorbene Germanenkraft.

1912 machten die Geburten in den vier Flamenprovinzen Westflandern, Ostflandern, Antwerpen und Limburg 27, in den vier Wallonenprovinzen Hennegau, Lüttich, Namur und Luxemburg nur 18,5 auf 1000 Einwohner aus. Das heißt: es wiederholte sich auf belgischem Boden genau der Gegensatz, der zwischen Deutschland (27,5) und Frankreich (18,8) vorhanden ist. Der flämische Bestandteil ist also in der Zunahme begriffen und würde noch mehr wachsen, wenn nicht der erwähnte künstliche Druck auf dem flämischen Wirtschaftsleben lastete und hier vor allem eine starke Säuglingssterblichkeit zur Folge hätte.

Diese dichte belgische Bevölkerung, die in ihrer kleineren südlichen Hälfte der französischen so ähnlich ist, kann von dem beschränkten einheimischen Boden nicht ausreichend in Friedenszeiten ernährt werden. Zwar hat hier die Landwirtschaft, obwohl sie sich weder an der sandigen Küste des Nordens noch im Hügelland des Südens, sondern nur in Mittelbelgien besonderer Fruchtbarkeit erfreut, Erstaunliches geleistet. Sie hat in der flämischen Bauernbevölkerung einen ihrer erfolgreichsten und stolzesten Vertreter. Schon im Mittelalter gingen von ihr die „Ostland"-Fahrer aus, welche alten Slawenboden germanischer Kultur durch den Pflug kraftvoll errangen. Besonders früh streifte man auch in Flandern die Fesseln der Dreifelderwirtschaft ab und öffnete damit die Bahn zu einer freien Entwicklung so nachhaltig, daß noch Schwerz, neben Thaer der größte Förderer der deutschen Landwirtschaft, zu Anfang des 19. Jahrhunderts dem deutschen Volke die belgische Landwirtschaft als Vorbild schildern konnte. Und auch noch das heutige Belgien, in dem noch mehr als früher der Schwerpunkt landwirt-

schaftlicher Arbeit im Norden liegt, ist ein Land besonders intensiver landwirtschaftlicher Kultur. Der Gesamtertrag der belgischen Landwirtschaft ist vom Ministerialdirektor Gaspart im belgischen Landwirtschaftsministerium kurz vor dem Kriege auf rund eine Milliarde Franken im Jahre geschätzt worden, und in den Hektarerträgen seines Ackerbaues übertrifft Belgien vielfach alle anderen Länder. So stand es beispielsweise 1913 in Roggen, Gerste und Hafer, sowie in Kartoffeln an der Spitze, und auch in Zuckerrüben hat es schon manchmal mit Deutschland um die Palme gerungen. Aber wenn der Ackerbau, und vor allem der Getreidebau, auch natürlich die Grundlage der belgischen Landwirtschaft bildet, so ist er doch für sie nicht bezeichnend. Die Ackerbauerzeugnisse sind für sie nicht Zweck, sondern Mittel. Erst in Verbindung mit der weltberühmten Pferdezucht und der bedeutenden Viehmast, sowie mit der hochentwickelten Zuckerindustrie und verbreiteten Bierbrauerei gewinnt sie ihr besonderes Gepräge. Auch in der Viehzucht steht Belgien stolz da. Denn während es auf den Quadratkilometer an Schweinen dieselbe Zahl wie Deutschland aufweist, übertrifft es Deutschland in seinem Bestande an Pferden und Rindern um rund ein Drittel. Diese außerordentlichen Roherträge in fast allen Zweigen der Landwirtschaft erklären sich — abgesehen von dem erwähnten Seeklima — zum Teil aus den aus jahrhundertelanger Arbeit erwachsenen Traditionen der altberühmten flämischen Agrarkultur, zum Teil aber auch aus der in den letzten drei Jahrzehnten angebahnten Modernisierung, welche in dem großen Kunstdüngerverbrauch, der den deutschen auf den Hektar um ein Drittel übertrifft, zum Ausdruck kommt.

Sonſt hat Belgien mit dem nahen England viel Ähnlichkeit; in der Landwirtſchaft weichen beide ſtark voneinander ab. England hat ſeine Bauernbevölkerung ſeiner Induſtrie geopfert im Vertrauen auf ſeine Handelsſtellung und auf ſeine Kolonien; Belgien hat ſie ſich, trotz ähnlicher Induſtrieentwicklung, bewahrt und bewahren müſſen, weil es als Handelsſtaat und Kolonialreich ſich mit England nicht vergleichen kann. Aber wenn es ſich auch ſeinen Kleinbauernſtand erhalten hat, ſo iſt es ihm doch nicht gelungen, ihn vor Not zu bewahren. Den großen Roherträgen entſprechen vielmehr oft nur ſehr geringe Reinerträge. Ja, auf dem alten Kulturboden Flanderns wohnt heute vielfach ein ländliches Elend, wie es ſonſt in Weſteuropa wohl nur noch in Irland ſich findet.

Das erklärt ſich aus der walloniſchen Agrarpolitik. Der Schlüſſel zu ihrem Verſtändnis liegt in der dargelegten Bildungsfrage. Die ſyſtematiſche Bevorzugung des Franzöſiſchen hat durch Belgien nicht nur eine vertikale, ſondern auch eine horizontale Sprachgrenze gezogen. Sie ſcheidet vielfach die oberen von den unteren Schichten, die „Franskiljone", für deren Renegatengeſinnung ihr bedeutendſter Vertreter Maeterlinck ein trauriges Zeugnis abgelegt hat, von der breiten Maſſe der echten Flamen, und das greift in die wirtſchaftlichen Verhältniſſe beſonders tief ein, weil Belgien das Land iſt, in dem das Zeitpachtſyſtem auf dem europäiſchen Feſtland ſeine größte Verbreitung gefunden hat. Der kleinen Zahl begüterter Verpächter, die zum großen Teil im eigenen Intereſſe auf die Seite der walloniſchen Machthaber ſich geſtellt haben, ſteht die das Flamentum bewahrende große Schar in Unbildung gehaltener kleiner

und kleinſter Pächter gegenüber, welche, trotz intenſivſter Feldarbeit von Eltern und Kindern, nur dadurch vor äußerſter Not ſich ſchützen können, daß ſie der Heimarbeit, vor allem der Spitzenklöppelei, ſich widmen und als Wanderarbeiter, bis zu 60 000 im Jahr, in die Fremde ziehen, aber nicht mehr nach dem ſtammverwandten Oſten, wie einſt zum Schutze des Germanentums, ſondern nach dem welſchen Weſten, die eigene geliebte Stammesart gefährdend. So haben ſich der ſoziale Gegenſatz und der ſprachlich kulturelle Gegenſatz zum „Fluche der Stiefmütterlichkeit“ geſteigert, der auf der Maſſe der fleißigen flämiſchen Bauernſchaft ähnlich laſtet, wie auf den iriſchen Pächtern der grünen Inſel jenſeits des Kanals.

Auch die belgiſche Handelspolitik iſt an dieſer Entwicklung nicht unbeteiligt. Zwar iſt Belgien, im Gegenſatz zu England, zu einer agrariſchen Schutzzollpolitik übergegangen, aber in eigener, dem Induſtrieſyſtem verwandter Art. Denn ſie läßt die pflanzlichen Erzeugniſſe des Bodens gewiſſermaßen als Halbprodukte von Zöllen frei, ſchützt dagegen die tieriſchen und ſonſtigen Erzeugniſſe, in welche ſie umgewandelt werden. Insbeſondere hat ſie, um die niedrigen Induſtrielöhne nicht zu ſteigern, an der Zollpflicht für Brotgetreide, trotz ſchärfſten Preisdrucks, feſtgehalten, und dieſe Verurteilung des wichtigſten Zweiges des Ackerbaues zu Unrentabilität bedeutet, da Brotgetreide, insbeſondere Roggen, in den flämiſchen Provinzen doppelt ſoviel wie in den walloniſchen angebaut wird, eine Schädigung der flämiſchen Landwirtſchaft zugunſten der überwiegend walloniſchen Induſtrie. Statt Brotgetreidezöllen hat Belgien dagegen 1887, zum Schutze vor allem vor überwiegendem holländiſchen Wett-

bewerb, Viehzölle eingeführt, die aber auch den vielen flämischen Kleinbetrieben einen Vorteil nicht bringen können, weil sie nicht groß genug sind, Viehhaltung gewerbsmäßig zu betreiben; und den Viehzöllen hat es 1895 im Interesse der Weiterverarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse einen Butterzoll sowie einen Mehl- und Malzzoll folgen lassen und gleichzeitig auch, um die Grundlage seiner wertvollen Pferdezucht sich zu erhalten, einen Zoll auf Hafer eingeführt, der umgekehrt, wie Brotgetreide, doppelt soviel auf wallonischem, wie auf flämischem Boden angebaut wird. Wie die wallonische Zentralisierungspolitik der belgischen Regierung im ganzen mit innerer Notwendigkeit aus der zwiespältigen Unnatur dieses künstlichen Staatsgebildes hervorwächst, so ist es das Verhängnis der Flamen, daß die Entscheidung auch im unlösbaren Widerstreit der Interessen des Nordens und Südens stets nicht bloß aus Willkür, sondern aus guten sachlichen Gründen zu ihrem Nachteil ausfällt.

Trotz des tiefgreifenden Unterschiedes, der zwischen der belgischen und der englischen Landwirtschaft besteht und trotz der bewundernswerten Leistung, die es auf diesem Gebiete aufzuweisen hat, ist Belgien, in dem ein geringerer Teil der Bevölkerung als in irgend einem anderen Lande, mit Ausnahme von Großbritannien, der Landwirtschaft sich widmet, auf die Einfuhr von Lebensmitteln angewiesen, zwar nicht so stark wie England, aber doch stärker als Deutschland. An der Ausfuhr ist es, abgesehen von Erzeugnissen des Gartenbaues und anderen kleinen Besonderheiten, wie Frühkartoffeln, Zichorie und Tafeltrauben, und abgesehen auch von dem Flachsbau und der Leinenindustrie, von denen in anderem Zusammenhang noch zu sprechen sein wird, vor allem

durch die Pferdezucht und die Zuckerinduſtrie beteiligt. Die große belgiſche Zuckerinduſtrie führt etwa zwei Drittel ihrer Erzeugniſſe, im Wettbewerb vor allem mit Deutſchland, aus, und die der Welt das beſte Kaltblutpferd liefernde belgiſche Pferdezucht hat eine, vor allem nach Deutſchland gerichtete, jährliche Ausfuhr im Werte bis zu 50 Millionen Franken, von welcher der beſte Kenner der belgiſchen Landwirtſchaft, Dr. Froſt, vor wenigen Jahren ſagen konnte, „daß die Blüte der belgiſchen Landwirtſchaft heute zum großen Teil in dem Pferdehandel mit Deutſchland ihre Urſache hat". Im übrigen aber zeigt Belgien, wie geſagt, in faſt allen wichtigen Lebensmitteln einen Einfuhrbedarf; auch trotz der Zölle iſt er, im ſcharfen Gegenſatz zur reichen Ausfuhr des benachbarten Hollands, in Vieh, ſowie in Butter und Käſe vorhanden; vor allem aber iſt er durch die ſkizzierte Zollgeſetzgebung auf Brotgetreide konzentriert worden. 1912 betrug ſeine Erzeugung 130 Kilogramm auf den Kopf der Bevölkerung gegen 247 Kilogramm in Deutſchland und etwa 40 Kilogramm in England; ſeine Einfuhr machte zwar noch nicht ein Drittel der engliſchen, aber doch etwa 10 Prozent mehr als die deutſche aus. Daraus erklärt es ſich, daß Belgiens einziger großer Hafen zum bedeutendſten Weizenhandelsplatz des europäiſchen Feſtlandes geworden iſt. Was Mannheim für Süddeutſchland, Duisburg für Rheinland-Weſtfalen iſt, iſt Antwerpen, nur in ſehr viel größerem Maßſtabe, für Belgien. Es hatte 1912 eine Einfuhr von 1 843 000 Tonnen Weizen, Rotterdam eine ſolche von 1 578 000 Tonnen aufzuweiſen. Solange Belgiens großer Einfuhrbedarf dauert, wird Antwerpen in dieſer Stellung nicht erſchüttert werden können.

III. Belgien als einseitigster Industriestaat.

Wie durch die Zahl seiner Bewohner, zeichnet sich Belgien auch durch ihren Gewerbefleiß aus. Im Vergleich mit Deutschland hat es sowohl einen höheren Anteil der Berufstätigen an der Gesamtbevölkerung, als auch eine stärkere Beteiligung der Berufstätigen an der Industrie aufzuweisen. Während nämlich von den am 31. Dezember 1910 in Belgien lebenden Menschen 42,93 Prozent berufstätig waren, waren es im Deutschen Reich nach gleichartiger Berechnung am 12. Juni 1907 nur 35,9 Prozent, und während der Anteil von Industrie und Bergbau sich in Deutschland 1907 auf 40 Prozent belief, betrug er 1910 in Belgien nicht weniger als 48,56 Prozent. In keinem anderen Lande nimmt die Industrie einen so hohen Prozentsatz des Volkes in Anspruch.

Schon früh hat der Gewerbefleiß dieses Gebietes die Bewunderung der Welt auf sich gezogen. Er wuchs hervor aus dem Handel, der von der flandrischen Küste aus den Güteraustausch zwischen Nord und Süd, wie Ost und West vermittelte. Die feine Wolle, die aus dem schafreichen England eingeführt wurde, begann man hier zu verarbeiten mit so hohem Geschick und so großem Geschmack, daß die flandrischen Tuche berühmt wurden in der ganzen Welt. So erblühte hier früh, als die flandrische Landwirtschaft ihren geschilderten ersten Aufschwung nahm, in den reichen Städten von St. Trond bis Douai, der Industriezweig, der jahrhundertelang in der Welt die meisten Hände beschäftigte und am frühesten technisch ausgestaltet wurde. Aber er baute sich — was an die Neuzeit erinnert — auf der unsicheren

Grundlage ausländiſchen Rohſtoffes auf und war daher gefährdet, als die Kunſt des Spinnens und Webens von Flandern nach England gelangte.

Auch im Süden des heutigen Belgien hat der Gewerbefleiß früh ſich geregt. Wie in der Eifel, ſo wurden auch hier im anſchließenden Bergland, wo der Boden Eiſenerz und der Wald Holzkohle bot, früh aus den Holzbrennern Eiſenerzeuger. Schon aus der Römerzeit wird davon berichtet, und Ende des Mittelalters waren Schmelzöfen und Hammerwerke in ſtattlicher Zahl vorhanden und die Waffeninduſtrie nicht ohne Bedeutung. Immerhin war die Entwicklung beſcheiden im Vergleich mit dem glanzvollen Aufſtieg der Tuchinduſtrie im Norden. Doch ein Umſchwung blieb nicht aus. Wie die alte, auf fremder Grundlage erbaute flandriſche Tuchinduſtrie durch England vernichtet wurde, ſo erhielt die urſprünglich aus dem heimiſchen Boden gewachſene walloniſche Eiſeninduſtrie ihren entſcheidenden neuzeitlichen Anſtoß durch England. 1816 wurden die Brüder Cockerill aus England nach Belgien berufen. Sie legten in Seraing bei Lüttich in unmittelbarſter Nähe ergiebiger Kohlenzechen den Grund zu dem ihren Namen verewigenden großen Werke, auf dem zu Anfang der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts der erſte Kokshochofen und bald darauf die erſte Lokomotive auf dem europäiſchen Feſtland erbaut wurde. Da Belgien auch die erſte Eiſenbahn auf dem europäiſchen Feſtland anlegte, am früheſten zum Staatsbahnſyſtem überging und heute ein engmaſchigeres Bahnnetz als irgendein anderes Land beſitzt, ſo hat die belgiſche Eiſeninduſtrie, geſtützt auf dieſe frühe und dauernde ſtarke Nachfrage, ſich eher, als in Deutſchland und Frankreich, zu großer

Leiſtungsfähigkeit und weitem Anſehen entwickelt. Mit allen Kräften war man bemüht, die leicht zu nutzenden Kohlenlager, welche der walloniſche Boden in der Provinz Lüttich und noch mehr in der Provinz Hennegau birgt, zu entwickeln. Kapital und Unternehmungsluſt ſtrömten hier zuſammen, und ſo entſtand neben der weit durch die Kohlengebiete ſich hinziehenden und vielſeitig ausgebauten Eiſeninduſtrie, als dem ſtarken Rückgrat der belgiſchen Induſtrieentwicklung, die auch in frühe Zeiten zurückreichende Zinkinduſtrie, die in Europa nur von Deutſchland übertroffen wird, und die Glasinduſtrie, in der Belgien auf verſchiedenen Gebieten eine führende Stellung einnimmt, um von weniger bedeutenden Induſtriezweigen zu ſchweigen. Die ganze Erzinduſtrie mit ihren vielerlei Aufbauten und auch faſt die ganze Glasinduſtrie, von deren 64 Fabriken 1906 nicht weniger als 40 im Hennegau lagen, befindet ſich auf walloniſchem Boden. Flandern hat zwar natürlich auch andere Fabriken aufzuweiſen, iſt aber in der Hauptſache auf ſeine alte Textilinduſtrie beſchränkt geblieben. Ihr älteſter und vornehmſter Zweig iſt dahingeſchwunden; „engliſche Tuche“ ſind an die Stelle der flandriſchen getreten, aber auf der Grundlage des einſt blühenden Flachsbaues hat ſich die Leineninduſtrie zum großen Teil in alten Formen erhalten, auch ſeitdem ſie für faſt 100 Millionen Franken im Jahre ihr Rohmaterial aus Rußland einführen muß. Wie früher ziehen ſich auch heute längſt der Leie, deren Waſſer für das Röſten des Flachſes beſonders geeignet iſt, die Aufbereitungsanſtalten hin, die auch Irlands berühmte Feinſpinnereien mit ihren Rohſtoffen verſorgen. Rund 20 Leinenſpinnereien ſind in Flandern tätig, und mit ihnen

hat, noch vielfach am Handbetrieb festhaltend, die Leinenweberei, mit ihrem Mittelpunkt in Gent, nicht Schritt gehalten, die 1913 nur für 24 Millionen Franken Gewebe ausführte gegenüber 114 Millionen Franken an Garn. Sodann hat sich neben der älteren flämischen Leinenindustrie, welche in der Ausfuhr feiner Garne nur mit Österreich-Ungarn und England im Wettbewerb steht, an Stelle der alten Wollindustrie die neuere Baumwollindustrie entwickelt. Nicht weniger als 750 000 von den 900 000 belgischen Spindeln und außerdem 22 Baumwollwebereien sind in Gent tätig. Es ist zum flämischen Manchester geworden. Während aber die mächtige englische Baumwollindustrie ihre Weltstellung anf die Herstellung feinster Garne und Gewebe stützt, wiederholt sich hier Ähnliches wie bei der Leinenindustrie. Das feine Fertigfabrikat tritt zurück und grobe und mittelfeine Garne und Gewebe stehen im Vordergrund. Das Unfertige, das die belgische Industrie so vielfach kennzeichnet, tritt hier besonders hervor, und neben den hohen Gewinnen der verwelschten Unternehmer herrscht in der Masse der flämischen Arbeiter, wie auf dem Lande, noch schlimme Not. Überall hat die Textilindustrie im Zeitalter des Eisens schwere Zeiten durchmachen müssen. Aus ihrem Massenelend vor allem ist die moderne soziale Gesetzgebung erwachsen. Hier lebt der alte Zustand, zumal in 80 000 Heimarbeitern, noch ungemildert fort. In dieser Vorherrschaft einer vielfach unfertigen Textilindustrie liegt neben den früher dargelegten allgemeinen Verhältnissen ein Hauptgrund, weshalb das altberühmte Flandern hinter dem wallonischen Neuland von Kohle und Eisen zurückgeblieben ist. Jahrhunderte hindurch hat die Textilindustrie in der Rang-

ordnung des gewerblichen Schaffens vorangestanden. Heute hat sie in Verbindung mit der Eisenbahn und der Seeschiffahrt, sowie mit dem Militärwesen, der Eisenindustrie, die eine viel breitere Grundlage für eine vielseitige Fertigindustrie bietet, den Vorrang eingeräumt. Diese Wandlung, die Deutschland so hob, ist für die Flamen zum Verhängnis geworden. Doch das braucht nicht für die Dauer der Fall zu sein. Denn in Flandern, und zwar in dem für Kanalbauten besonders geeigneten Kempenlande findet sich, unmittelbar vor den Toren Antwerpens, ein auf Milliarden Tonnen geschätztes Kohlenvorkommen, das bisher ungenutzt war. Werden diese Kohlenlager, deren Entwicklung durch die früher angedeuteten kapitalistischen Interessen der alten wallonischen Kohlenindustrie in erster Linie zurückgehalten worden ist, nicht wieder dauernd zum Werkzeug der wallonisch-französischen Interessenpolitik, so muß durch ihre bereits begonnene Erschließung eine wirtschaftliche Hebung im flämischen Norden eintreten, welche den nachteiligen Unterschied gegenüber Wallonien zum mindesten ausgleicht. Dann muß auch hier an der Wasserkante unmittelbar auf der Kohle eine leistungsfähige und ausfuhrkräftige Industrie mit allen ihren Aussichten und Anregungen sich entwickeln.

Schon heute, wo die Entwicklung einseitig und vielfach unbefriedigend ist, spielt die Industrie im belgischen Wirtschaftsleben eine besonders große Rolle. Ihre Erzeugung ist in den meisten der genannten Wirtschaftszweige ungewöhnlich groß. Sie betrug im Vergleich mit Deutschland z. B. auf den Kopf der Bevölkerung an Kohle 2,8 Tonnen gegen 2,5 Tonnen, an Roheisen 280 Kilogramm gegen

230 Kilogramm, an Stahlerzeugnissen 310 Kilogramm gegen 245 Kilogramm, an Rohzink 25 Kilogramm gegen $3^1/_2$ Kilogramm. Nicht minder groß dürfte der nicht genau zu berechnende Vorsprung in der Glasindustrie sein. Auch in der Leinen- und Wollindustrie, der Zementindustrie und der Zuckerindustrie fehlt er nicht, wie auch in der Bierbrauerei Belgien nur von Bayern übertroffen wird. Schon diese Zahlen zeigen, daß kein Land mit größerem Recht als Industriestaat bezeichnet werden kann als Belgien.

Belgien ist aber nicht nur der einseitigste Industriestaat, sondern vor allem auch der ausgeprägteste Exportindustriestaat. Die Industrie ist es, welche den dargelegten großen Einfuhrbedarf, der bisher noch ständig wuchs, zu decken hat, und zwar viel einseitiger, als in England und Deutschland, wo Handel und Schiffahrt eine größere Rolle spielen. Das zeigt sich schon in den allgemeinen Ziffern der belgischen Ausfuhr. Sie betrug 1912 rund 280 Mark auf den Kopf der Bevölkerung gegen 138 Mark — nicht ganz die Hälfte — in Deutschland, und 220 Mark — nicht ganz vier Fünftel — in England. Mit voller Deutlichkeit tritt diese Besonderheit aber erst bei einer Einzelbetrachtung hervor. Sie zeigt, daß in den meisten für Belgien besonders kennzeichnenden Industriezweigen ihr Anteil am Welthandel weit größer ist, als ihr Anteil an der Welterzeugung. In der heute wichtigsten Industrie, der Eisenindustrie, steht Belgien in der Produktion an der sechsten, in der Ausfuhr an der vierten Stelle. In reinen Stahlerzeugnissen hat Belgien in den letzten zehn Friedensjahren rund 55 Prozent ausgeführt, und dieser Ausfuhranteil steigert sich auf mindestens 80 Prozent, wenn alle ausgeführten Waren, die

Stahl enthalten, mit hinzugezählt werden, gegen 30 Prozent in Deutschland, 43¾ Prozent in England, 13 Prozent in Frankreich und 4¾ Prozent in den Vereinigten Staaten. Danach macht die belgische Stahlausfuhr ein Drittel der deutschen aus, während die belgische Stahlerzeugung doch nur ein Siebentel der deutschen erreicht. Dieser hohe Ausfuhrsatz der belgischen Industrie steht keineswegs allein. Er wird sogar noch übertroffen von der Fensterglasindustrie, welche wohl der größte Versorger des Weltmarktes ist und in Glasplatten für photographische Zwecke auf dem Weltmarkt fast ein Monopol besitzt, von der Spiegelglasfabrikation, die etwa ein Viertel der Welterzeugung ausmacht, von der Zinkindustrie, die reichlich ein Fünftel erreicht, und der Spitzenindustrie, deren Erzeugnisse in allen Ländern bekannt sind. Von ihnen sollen 80—95 Prozent außerhalb Belgiens abgesetzt werden. Aber auch die Zementindustrie, die mit ihrem billigen, nur aus Kalkstein gebrannten Naturzement nicht immer eine lautere Konkurrenz dargestellt hat, die Waffenindustrie, die den größten Teil der Weltnachfrage nach Jagd- und Luxuswaffen befriedigt, die Eisenkonstruktionsanstalten, die vor allem Betriebsmittel für Voll- und Kleinbahnen in alle Welt liefern, sowie die Automobilfabriken führen nach sachverständigen Schätzungen 70—80 Prozent ihrer Erzeugnisse aus. Auch die Zuckerindustrie, die Zündholzindustrie und die Industrie künstlicher Seide dürften ähnliche Ziffern erreichen, und auch von Streichgarn gelangen 60 Prozent, von Kammgarn 40 Prozent und ebenso von Superphosphat etwa 40 Prozent ins Ausland. Diese Liste, die auf Vollständigkeit keinen Anspruch macht, zeigt, in wie erstaunlichem Maße Belgien zum

Exportindustrieland geworden ist, und erklärt es, warum es in der Weltwirtschaft einen sehr viel bedeutenderen Platz einnimmt, als der Fläche und Volkszahl des kleinen Landes entspricht.

IV. Belgiens wirtschaftliche Unselbständigkeit.

Die Stellung Belgiens in der Weltwirtschaft wird in ihrer vollen Eigenart erst erkannt, wenn man neben der Fabrikatenausfuhr auch die Rohstoffeinfuhr betrachtet. Denn unzweifelhaft ist Belgien heute auch das Land, das stärker als irgendein anderes seine Industrie auf fremden Rohstoffen aufgebaut hat, stärker auch als Großbritannien, wenn seine Kolonien ihm zugezählt werden. Das war nicht immer so. Wenn die in England ausgebildete moderne Industrieentwicklung zuerst in Belgien auf das Festland übergegriffen hat, so erklärt sich das nicht nur aus der Nachbarschaft, sondern auch daraus, daß hier der Boden durch die Natur und durch die Geschichte dafür besonders vorbereitet war. Denn in dem Lande berühmten alten Gewerbefleißes, aus dem einst die Textilindustrie nach England gebracht worden ist, fanden sich die für die moderne Industrie nötigen Rohstoffe in schöner Reichhaltigkeit.

Voran steht die Steinkohle. Ihr Abbau ist in dem Gebietsstreifen, der das Aachener Kohlenlager über Lüttich, Charleroi und Mons mit dem französischen verbindet, sehr viel früher als in Rheinland-Westfalen vorgenommen worden. Bis 1900 bewegte er sich in aufsteigender Linie. Seitdem ist er auf der Höhe von 23 Millionen Tonnen — nicht ganz ein Achtel unserer Förderung von 1913 (190 Mil-

lionen Tonnen) — stehen geblieben. Das hohe Alter macht sich in starker Betriebszersplitterung und großen zunehmenden Tiefen geltend und drückt schwer auf der Jahresleistung des Kohlenarbeiters, die nur 150—180 Tonnen beträgt gegen 250—280 Tonnen in Westfalen, bei allerdings höherer Schichtenzahl. Diese deutlich hervortretende Altersschwäche, die auch trotz hoher Kohlenpreise in sehr bescheidenen Gewinnen sich zeigt, hat es dem belgischen Kohlenbergbau nicht mehr möglich gemacht, dem zunehmenden Bedarf zu entsprechen. Bis 1910 hat er zwar der Menge nach noch ausgereicht, doch 1913 stand schon einer Ausfuhr von 5 Millionen Tonnen eine Einfuhr von 9 Millionen Tonnen gegenüber, war also ein Einfuhrüberschuß von 4 Millionen Tonnen vorhanden.

Tatsächlich ist das belgische Kohlendefizit aber sehr viel größer. Denn die Kohle ist nach ihrer Zusammensetzung und damit in ihrer Verwendbarkeit bekanntlich sehr verschieden. Kohle mit wenig flüchtigen Bestandteilen kommt für Heizzwecke in Betracht, und zwar Magerkohle oder Anthrazit (7—10 Prozent) vorzugsweise für Hausbrand und Halbfettkohle (11—16 Prozent) als Kesselkohle. An solchen Heizkohlen ist Belgien reich. Fast zwei Drittel der ganzen Förderung entfällt auf sie. Von ihnen kann auch dem Ausland, insbesondere dem kohlenarmen Frankreich abgegeben werden, dessen Hauptstadt auf dem Sambre- und dem Oisekanal billig zu erreichen ist. Die belgische Kohlenausfuhr, die zu drei Viertel nach Frankreich geht, besteht in erster Linie aus ihnen. Wichtiger für die Industrie sind die gasreicheren Kohlen, die Fettkohle (17—25 Prozent), welche zur Verkokung dient, und die Gaskohle (26—35 Prozent),

welche in Deutschland die Grundlage für den bedeutsamen Prozeß der Elektrisierung unseres Wirtschaftslebens gebildet hat. An diesen beiden Kohlenarten, insbesondere an Gaskohle und guter Kokskohle, ist Belgien arm. Was die Gaskohle zunächst anlangt, so fordert kaum ein anderes Gebiet die Anlage von Überlandzentralen so heraus, wie dieses kleine Land mit seiner dichten Bevölkerung, seinen vielen nahe beieinander liegenden Städten, seinen zahlreichen Industrieanlagen, seiner intensiven Landwirtschaft und seinen hohen Kohlenpreisen. Der Mangel an Gaskohle hat diese Entwicklung bis auf kleine späte Anfänge verhindert, wenn auch elektrischer Betrieb in vielen einzelnen Werken der Eisenindustrie natürlich eingeführt worden ist. Aber, was das alte Wallonien nicht bietet, findet sich — wie schon im vorigen Abschnitt angedeutet wurde — im noch jugendstarken Flandern. Im Kempenlande sind reiche Schätze guter Gas- und Kokskohle vorhanden. Allerdings liegen sie tief in der Erde, überdeckt von wasserhaltigen jüngeren Schichten. Ihre Gewinnung ist nicht leicht, nur mit dem kostspieligen Gefrierverfahren möglich. Doch sechs große Doppelschachtanlagen mit weiten Konzessionsfeldern sind heute großzügig im Bau, und wenn die Entwicklung nicht früher hier einsetzte, so erklärt sich das nicht nur aus der späten Entdeckung und den technischen Schwierigkeiten, sondern auch aus dem erwähnten Umstand, daß die altersschwache wallonische Kohlenindustrie ein Interesse daran hatte, eine Entwertung durch überlegenen einheimischen Wettbewerb zu vermeiden. Aber einst muß auch fürs Kempenland seine Zeit kommen, und dann wird es für Deutschland wichtig sein, ob dieses auf dem ganzen europäischen Festland am günstigsten ge-

legene neue Kohlenvorkommen zum Nachteil oder zum Vorteil der deutschen Entwicklung dienen wird. Was zweitens die Kokskohle anlangt, so wird auch bei ihr der Mangel durch Qualitätsmomente gesteigert. Für Hochöfen ist nämlich ein fester, tragfähiger Koks, der nicht zusammensinkt und dadurch den Luftzug hindert, erforderlich. Dafür reicht ein großer Teil des belgischen Koks nicht aus. So erklärt es sich, daß, wie bei der Kohle, auch hier eine Ausfuhr der Einfuhr gegenübersteht. Wie Heizkohle gegen Kokskohle wird der schlechte belgische Koks gegen guten deutschen Hochofenkoks gleichsam ausgetauscht. Auch im Koksverbrauch ist Belgien aufs Ausland, und zwar fast völlig auf Deutschland, angewiesen.

Noch krasser tritt die Verunselbständigung des belgischen Wirtschaftslebens beim zweiten Hauptrohstoff der Eisenindustrie hervor. Bis 1865 lieferte der heimische Boden auch an Eisenerzen alles, was die belgische Eisenindustrie nötig hatte. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts führte Belgien sogar Eisenerze nach Frankreich und Deutschland aus. Heute ist sie auch hier völlig vom Ausland abhängig. 1913 wurden bei einer eigenen Förderung von 86000 Tonnen nicht weniger als 6,9 Millionen Tonnen eingeführt, und zwar fast ganz aus dem Brieybecken und Luxemburg. Sollte das französische Erzgebiet, das wir heute besetzt haben, dauernd uns zufallen, so würde Belgien auch hier völlig von Deutschland abhängig sein. Keine andere große Eisenindustrie der Welt besitzt einen gleichen Grad von Unselbständigkeit.

Und das ist im Rahmen der gesamten belgischen Industrie heute nicht mehr eine vereinzelte Erscheinung. In

der Zinkinduſtrie, in der Belgien nach den Vereinigten Staaten und Deutſchland die dritte Stelle in der Welt einnimmt, bietet ſich das gleiche Bild. Das einheimiſche Vorkommen, auf dem ſie ſich aufbaute, iſt bis auf ganz unbedeutende Reſte verſiegt. Fremde, vor allem auſtraliſche Zinkerze — faſt eine Drittelmillion Tonnen — ſind es, die heute verhüttet werden. Ja, auch in anderen Gewerbezweigen, die mit ſchwerwiegenden Rohſtoffen zu tun haben, wiederholt ſich dieſelbe Erſcheinung. In letzter Zeit hat ſich kaum eine andere belgiſche Induſtrie ſo ſtark entwickelt, wie die Herſtellung von Superphosphat. Ihr Rohmaterial, den phosphorſauren Kalk, bezieht ſie faſt ganz aus Nordamerika, Nordafrika und Auſtralien. Auch die Salzſole, auf der Belgiens wichtigſte chemiſch-techniſche Erfindung, der Solvayprozeß in der Sodafabrikation, beruht, muß aus Deutſchland eingeführt werden.

In der Textilinduſtrie, die mit ſo viel leichteren Stoffen arbeitet, iſt ſolche Unſelbſtändigkeit weniger bedeutſam und ungewöhnlich. Sie iſt in der Baumwollinduſtrie von Anfang an gegeben und hat ſich in der Wollinduſtrie auch überall herausgebildet. Aber auch die altberühmte Leineninduſtrie, die ſich auf dem Flachsbau Flanderns aufbaute, iſt zu 80 bis 85 Prozent derſelben Entwicklung verfallen. Zu einer Einfuhr von 141000 Tonnen Baumwolle und 157000 Tonnen Wolle geſellte ſich 1912 eine ſolche von 204000 Tonnen Flachs, wodurch die Geſamteinfuhr an dieſen drei Faſerſtoffen bis zur Werthöhe von 740 Millionen Franken angewachſen iſt. Auch bei Hilfsſtoffen, wie Schmieröl, Farben und ſonſtigen Chemikalien iſt es nicht anders.

So ist die belgische Industrie in weitem Umfange — von ihren großen Zweigen haben nur die Glas- und Zementindustrie ihren ursprünglichen Charakter bewahrt — aus einer autochthonen Industrie zu einer »industrie transformatrice« geworden. Die belgische Industrie kann als eine Veredelungsindustrie zum großen Teil bezeichnet werden: aus fremden Stoffen schafft sie für fremden Bedarf. Statt wie ursprünglich auf einheimischen Rohstoffen baut sie sich heute fast allein auf der einheimischen Arbeit und der bevorzugten Verkehrslage des Landes auf.

V. Die belgische Arbeiterschaft.

Der belgische Arbeiter, über den viele falsche Vorstellungen verbreitet sind, verbindet im allgemeinen Geschicklichkeit mit Anspruchslosigkeit. Das erklärt sich mehr aus der bevorzugten Vergangenheit, als aus der vielfach unbefriedigenden Zeit unmittelbar vor dem Kriege. Der Ruhm, das älteste Industrieland des europäischen Festlandes zu sein, hat hier Belgien Vorteile gebracht. Wie der Vorsprung in der Entwicklung eine vorzeitige Erschöpfung der nicht sehr reichen Bodenschätze zur Folge gehabt hat, so hat er andererseits, an frühere Blütezeiten anknüpfend, besonders starke Arbeitstraditionen entstehen lassen. Und zwei Momente haben mitgewirkt, sie besonders wirksam zu erhalten.

Das ist vor allem die große Seßhaftigkeit der belgischen Bevölkerung. Wie flutet in den Hauptgebieten deutscher Industrieentwicklung die Arbeiterschaft nomadenhaft umher, und wie bodenständig ist sie im allgemeinen in Belgien geblieben! In erstaunlichem Maße hält sie in diesem Durch-

gangsland am angestammten Wohnsitz fest. Wie die Grenze zwischen Flamen und Wallonen sich die Jahrhunderte hindurch fast unverändert erhalten hat, so auch im Kriege. Das hängt zum Teil mit der geringen Ausdehnung des Landes zusammen. Die Entfernungen sind zu klein, als daß große Wanderbewegungen entstehen können. Der abenteuerliche Reiz der Fremde kann sich zwischen so engen Grenzen kaum entwickeln. Die Arbeitsverhältnisse gleichen sich schneller aus, als zwischen den weit auseinander liegenden und verschiedenartigen Gebieten im Osten und Westen Deutschlands. Wie innerhalb einer preußischen Provinz keine andere Wanderbewegung aufkommen kann, als diejenige, welche wir den Zug nach der Stadt nennen, so auch im kleinen Belgien, nur daß man hier auch dieser durch die Tarifpolitik der Eisenbahn wirksam entgegengearbeitet und den Gegensatz von Stadt und Land früh gemindert hat.

Mit der mangelnden Einheitlichkeit des künstlichen belgischen Staatsgebildes hängt es ferner zusammen, daß das Ortsinteresse das Landesinteresse überwiegt. Wie aus der starken Anhänglichkeit an den engsten Heimatboden die spießbürgerliche Kirchturmpolitik hervorgeht und aus ihr die heute für uns so wichtige Stimmung entstanden ist, welche den Freiheitsbegriff mehr in lokaler Autonomie als in staatlicher Souveränität sucht, so wächst wirtschaftlich aus ihr die große Berufstreue des belgischen Arbeiters hervor, auf der ebenso seine Geschicklichkeit wie seine Anspruchslosigkeit beruht.

Die Seßhaftigkeit findet eine weitere Stütze in der starken Konzentration, die viele Zweige der belgischen Industrie aufweisen. Die Zusammendrängung der Kohlenförderung

zu mehr als zwei Dritteln in der Provinz Hennegau und zu faſt dem ganzen Reſt in der Provinz Lüttich hat ſolche Konzentration zum Teil zur Folge gehabt. Das gilt zunächſt von der Eiſeninduſtrie, die überall am engſten mit dem Kohlenbergbau verwachſen iſt; auf der Kohle liegen im weſentlichen Belgiens 55 Hochöfen, 30 Stahlwerke, 38 Walzwerke, etwa 30 Gießereien, 20 Maſchinenfabriken und 16 Lokomotivwerkſtätten. Auch von den Zinkhütten ſind faſt alle zwiſchen Lüttich und Huy, von den etwa 50 belgiſchen Zementfabriken reichlich 30, die mehr als die Hälfte der Erzeugung liefern, im Hennegau, vor allem bei Tournay, wo Kalk und Ton ſich vorfinden, und von den 24 Fenſterglasfabriken alle bis auf 3 bei Charleroi zuſammengedrängt, wie auch die 8 Spiegelglasfabriken auf engem Raum in den Provinzen Namur und Hennegau beieinander ſich vorfinden. Am ſtärkſten aber tritt dieſe Konzentration in der Textilinduſtrie, welche in Belgien weitaus die meiſten Menſchen beſchäftigt, hervor. Es wurde ſchon erwähnt, daß Gent zum Mittelpunkt der Leinen- und Baumwollinduſtrie geworden iſt, und den Höhepunkt erreicht dieſe Entwicklung vielleicht in der Wollſtadt Verviers, wo alle Stufen der Behandlung der Rohwolle, die Kämmerei, die Spinnerei von Streich- und Kammgarn, die Weberei, ſowie die Herſtellung von Textilmaſchinen zur wirkungsvollſten Geſamtheit zuſammengefaßt ſind. Dieſe Konzentration verengt gewiſſermaßen noch weiter den örtlichen Kreis des Intereſſes beim belgiſchen Arbeiter. Auch ſie ſtärkt die Anhänglichkeit an den Heimatboden und an den Beruf.

Auf dieſer Grundlage hat ſich in vielen Gewerbezweigen, fortgeerbt von Generation zu Generation, eine große Ge-

schicklichkeit entwickeln können. Sie zeigt sich vielleicht nirgends so stark, wie bei den Fensterglasbläsern, deren sonst nirgends erreichte Leistung eine internationale Berühmtheit geworden ist. Solche große Geschicklichkeit allein ist aber heute vielfach eine bedenkliche Grundlage für eine Industrie. Die Glasindustrie gehörte bis vor kurzem zu den Gewerbezweigen, deren Technik im Laufe der Jahrhunderte sich am wenigsten geändert hatte. Sie war in geradezu erschütternder Weise noch fast genau, wie zur Zeit der alten Phönizier, als sie erfunden wurde. Jetzt ist auch diese Industrie immer mehr in den Bereich technischer Erfindungen gezogen worden. Bei der Flaschenindustrie ist das bereits geschehen, bei der Fensterglasindustrie in der Durchführung. Dabei kommt es auf anderes noch mehr an als auf Geschicklichkeit.

Auch bei der Billigkeit des belgischen Arbeiters fehlt die Gewähr dauernden Nutzens. Auch sie wurzelt einerseits in der geschilderten Seßhaftigkeit: wie man an den Arbeitsgewohnheiten festhält, so auch an den Verbrauchsgewohnheiten, und man wird nicht fortgelockt durch höhere Löhne in noch unentwickelte Gebiete. Die Billigkeit erklärt sich aber auch aus dem geringen Maß von Bildung. Die alte Arbeitstradition und die politischen Verhältnisse waren der Entwicklung des Bildungswesens in allen Teilen nicht günstig. In der allgemeinen Bildung ist ganz Belgien, wenn auch Wallonien nicht so wie Flandern, zurückgeblieben. Erst die deutsche Verwaltung hat bekanntlich die obligatorische Volksschule während des Krieges in Belgien eingeführt.

Auch die geringe Entwicklung, welche, abgesehen von der Wohnungsfrage, die private Arbeiterfürsorge und die

Sozialgesetzgebung im allgemeinen gehabt hat, hat mitgewirkt, die Lebenshaltung der Arbeiter im allgemeinen — einzelne bemerkenswerte Ausnahmen sind allerdings natürlich vorhanden — auf ihrer alten geringen Höhe festzuhalten. Es ist anzunehmen, daß der Krieg hier eingreifen und eine allgemeine beträchtliche Lohnsteigerung mit sich bringen wird. Ob das freilich eine dauernde Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit Belgiens bedeuten wird, wie man allgemein annimmt, ist sehr die Frage. Daran sollte schon die unmittelbare Tatsache, daß Deutschland, wie England seine Stellung auf dem Weltmarkt bei steigenden Löhnen erobert hat, zweifelhaft machen. Billigkeit und Geschicklichkeit der Arbeiter, so bequem und so wertvoll sie sind, sind doch auch nicht ohne Schattenseiten. Sie hindern die auch dem Arbeiter schließlich zugute kommende Mechanisierung der Arbeit. Das zeigt deutlich die belgische Industrie. Zwar gibt es Gewerbezweige, die ihre hohen Gewinne systematisch dazu benutzt haben, ihre Fabriken auf voller Höhe der Technik zu halten; das gilt insbesondere von der Textilindustrie in Verviers und Gent. Aber im allgemeinen herrscht doch die Handarbeit, zum Teil in der billigen Form der Frauen- und Kinderarbeit, auch da noch vor, wo in Deutschland längst die Maschine das Feld erobert hat. Steigende Löhne würden diese Mechanisierung fördern, wie auch die Einführung einer Sozialgesetzgebung nach deutschem Vorbild keineswegs ausschließlich eine Belastung der Unternehmer, sondern auch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Arbeiter, wenigstens im Laufe der Zeit, bedeuten kann.

Es kann ferner nicht nur eine erhöhte Leistung einen erhöhten Lohn ausgleichen, sondern auch ein Schwinden von

Vorzügen auf seiten der Arbeiter wettgemacht werden durch gesteigerte Tüchtigkeit der Unternehmer. Schon jetzt ist hier die Bahn für manche Fortschritte in Belgien frei. Abgesehen von der erwähnten, oft unzureichenden Verwendung von Maschinen, fehlt meist die enge Verbindung mit der Wissenschaft, wie sie in Deutschland besteht. Die von Politik beherrschten zerrissenen Hochschulverhältnisse des Landes haben hier hindernd eingewirkt. Darunter leidet vor allem die große chemische Industrie Belgiens, die nicht, wie in Deutschland, in stolzer ausgereifter Selbständigkeit dasteht, sondern nur, wie die Fabrikation von Schwefel- und Salpetersäure und die Herstellung von Superphosphaten, im Dienste anderer Erwerbszweige, wie der Hütten-, Textil- und Glasindustrie, sowie der Landwirtschaft. Wird unter dem Druck neuer Verhältnisse diese Verbindung mit der Wissenschaft einst hergestellt, so bieten sich neue Aussichten der Entwicklung. Jedenfalls ist es nicht gesagt, daß die zu erwartende Minderung der bisherigen Billigkeit und Geschicklichkeit der Arbeiter notwendig eine dauernde Verringerung der Rentabilität bedeutet. Nur das ist sicher, daß dann auch die Arbeit als besondere Grundlage der belgischen Industrie fortfällt. Es bleibt dann allein die günstige Verkehrslage.

VI. Belgien als Kleinstaat.

Die günstige Verkehrslage Belgiens beruht natürlich in erster Linie auf dem geographischen Platz, der Belgien im großen Weltgetriebe des Handels und Verkehrs unabänderlich zugewiesen ist. Dieser ist dadurch gekennzeichnet,

daß die lebhafteſte Durchgangsſtraße des Meeres hier mit den wichtigſten Durchgangswegen des europäiſchen Feſtlandes zuſammentrifft. Aber dieſer »lieu de convergence« erhält doch praktiſch für den Verkehr dadurch ſeine Beſonderheit, daß Belgien in der europäiſchen Staatenfamilie — von unbedeutenden Staatsſplittern wie Montenegro und Monaco abgeſehen — das kleinſte ſelbſtändige Glied darſtellt, kleiner als Holland, Dänemark, die Schweiz und Serbien, nur etwas größer als die preußiſche Rheinprovinz. Denn ein kleiner Staat ſteht im Verkehr, wie auch in Handel und Induſtrie anders da, als ein großer Staat. Er kann zunächſt leichter vom internationalen Verkehr umgangen werden. Zwar iſt in unſerm Zeitalter des Weltverkehrs kein Staat vor Umgehung geſichert. Selbſt der breitgelagerte Feſtlandskoloß der Vereinigten Staaten hat mit ihr in Kanada und in Mexiko ſtark zu rechnen. Auch in Deutſchland ſpielt ſie eine Rolle, im Weſten und Oſten und Süden. Aber das betrifft nur kleine Teile unſeres Verkehrsweſens. In ſeinem Kern ſteht es feſt auf eigenen Füßen. Das deutſche Wirtſchaftsleben iſt für das deutſche Verkehrsweſen maßgebend.

Anders Belgien. Die Umgehungsgefahr berührt hier das Ganze ſeines Verkehrsweſens. Überall iſt es ſtarken Einwirkungen von außen ausgeſetzt, und ſie haben für das kleine Land eine erhöhte Bedeutung. Auf den internationalen Verkehr ſind die belgiſchen Eiſenbahnen zum großen Teil angewieſen.

Das kann vielleicht am leichteſten am Perſonenverkehr deutlich gemacht werden. Durch Belgien zieht jene bedeutſame Reiſeroute, die England mit Südeuropa, insbeſondere

Italien, verbindet, und der sich auch die indische Post bedient. Dieser wichtigste Transkontinentalverkehr Europas war anfangs, solange die Alpen nur im Mont Cenis durchstochen waren (1871—82), Frankreich und der französischen Schweiz vorbehalten. 1882 führte die Gotthardbahn eine Wendung zum gemeinsamen Vorteil von Deutschland und Belgien herbei. An die Stelle der Route Calais—Paris—Mont Cenis trat jetzt die Route Ostende—Brüssel—St. Gotthard, welche über Metz, Straßburg, Basel, Luzern weithin durch Deutschland und die deutsche Schweiz hindurchzieht. Doch die Eröffnung des Simplontunnels — »la revanche française des victoires allemandes du St. Gotthard« — zumal in Verbindung mit den großen neuen Bahnbauten durch den Loetschberg und durch den Jura hat diesen für Deutschland und Belgien wichtigen Verkehr von neuem in Frage gestellt. Er konnte zwar auch jetzt noch zum großen Teil über Ostende gelenkt werden, aber nicht mehr über Luxemburg 328 Kilometer, sondern über Mouscron nur noch 73 Kilometer auf belgischem Boden. Den Verlust dieser 255 Kilometer belgischer Eisenbahnfahrt zu vermeiden, war eine der wichtigsten Aufgaben der belgischen Eisenbahnverwaltung. Ihre befriedigende Lösung lag nicht nur im belgischen, sondern auch im deutschen Interesse.

Auch im Güterverkehr handelt es sich für Belgien keineswegs ausschließlich darum, fremde, insbesondere deutsche Transporte über den eigenen großen Seehafen Antwerpen zu lenken, sondern sie zugleich über möglichst weite belgische Eisenbahnstrecken zu führen. Darum kann auch das Gütertarifwesen nicht, wie bei uns, nach Gesichtspunkten des in-

ländiſchen Wirtſchaftslebens geſtaltet werden. Im Gegenſatz zu Deutſchland empfängt es — wie ich an anderer Stelle kürzlich ausführlich dargelegt habe — die entſcheidenden Einflüſſe aus den großen Nachbarländern. Stets muß es weitgehende Rückſichten nehmen, nicht nur auf die Tarifpolitik der holländiſchen, franzöſiſchen und deutſchen Eiſenbahnen, ſondern vor allem auch auf die Schiffahrt auf dem holländiſchen und deutſchen Rhein ſowie auf die einſeitige Seeſchiffahrtspolitik Frankreichs. Die belgiſche Eiſenbahnpolitik muß ſich international orientieren, wenn ſie die nationalen Bedürfniſſe befriedigen will. Dadurch kommt natürlich, nach deutſchem Maßſtab gemeſſen, in das Eiſenbahntarifweſen Belgiens etwas Syſtemloſes hinein, das jedoch weniger in menſchlicher Unzulänglichkeit als vielmehr in den dargelegten Beſonderheiten des kleinen Landes ſeine Erklärung findet. Nur wer das klar erkannt hat, kann auch die verwickelte Gütertarifpolitik der belgiſchen Bahnen richtig beurteilen.

Die Kleinheit des Staatsgebiets beeinflußt, wie den Verkehr, auch den Handel und die Induſtrie. Denn ſie bedeutet einen kleinen Inlandsmarkt, zumal da die zwar dichte Bevölkerung einen ungewöhnlich großen Teil von gewerblichen Arbeitern und kleinſten Parzellenbauern umſchließt und in ihrer großen Mehrzahl eine niedere Lebenshaltung und geringe Kaufkraft hat. Wenn ſchon Öſterreich-Ungarn darüber klagt, daß ſein eigener Markt in unſerer Zeit des Großbetriebes nicht ausreicht, manche Fertiginduſtrie zu tragen, ſo gilt das hier in weit höherem Maße. Je hochwertiger das Erzeugnis iſt, um ſo weniger ſtellt der einheimiſche Verbrauch einen ausreichenden Nährboden für die Entwick-

lung einer wirklich leistungsfähigen Industrie dar. Damit sind Schutzzollbestrebungen in Belgien heute viel engere Grenzen gezogen als noch in der Zeit des Kleinbetriebes bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Es nützt nichts, den inneren Markt zu sichern, wenn er nicht ausreicht für wettbewerbsfähige Unternehmungen und nur einen kleinen Teil des Gesamtabsatzes darstellt. Die Kleinheit verbietet dem heutigen Belgien eine umfassende industrielle Schutzzollpolitik. Wie Holland und Dänemark, die beide einen überwiegend agrarischen Charakter tragen, am Freihandel in der Hauptsache festhalten, so mußte auch das gewerbefleißige kleine Belgien ihm in der Industrie in weitgehendem Maße treu bleiben, so daß man sagen kann, daß es auf dem hochschutzzöllnerischen europäischen Festland eine gewisse Freihafen- oder Entrepotstellung einnimmt. Dabei fehlt es in Belgien natürlich keineswegs an einer energischen Politik der Industrieförderung. Aber ihre Mittel sind in einem kleinen Staat anders als in einem großen. Was hier die Zollpolitik leisten kann, muß dort auf anderen Gebieten, insbesondere durch verkehrspolitische und finanzielle Maßregeln erstrebt werden.

Die Kleinheit des Landes prägt aber nicht nur der belgischen Handelspolitik einen weitgehenden Freihandelscharakter auf, sondern verleiht zugleich in hohem Maße der belgischen Industrie etwas Unfertiges und Willkürliches. Denn sie nötigt einmal, den Zollschutz auf die Erzeugnisse zu beschränken, für die der eigne Markt noch ausreicht, — und das sind zum großen Teil Halbfabrikate, welche nicht nur einem Verwendungszweck, sondern mannigfachsten dienen — und sie zwingt andererseits die Industrie zu weit-

gehender Abhängigkeit von fremden Zolltarifen; denn wo der eigene Absatz versagt, kann man die Fabrikation nur so weit ausdehnen, wie der Zoll in den großen Nachbarländern es gestattet. Aus beiden Gründen spielen Halbfabrikate in der Erzeugung und Ausfuhr Belgiens eine auffällige Rolle. Diese Unfertigkeit, die der belgischen Industrie eigen ist, wird bleiben, solange die Enge des heimischen Marktes bleibt, und der wichtigste Einfluß einer Zollunion, sei es mit Deutschland, sei es mit Frankreich, dürfte darin bestehen, daß sie mit der Beseitigung dieser Enge die Grundlage für die volle Entwicklung der belgischen industriellen Kräfte bietet, an die Stelle aufgezwungener Willkür und Unreife systematische Ausgestaltung treten läßt.

Einstweilen ist der ausländische Absatz für Belgien regelmäßig wichtiger als der inländische. Während große Staaten, wie Deutschland, aus dem festen Grund des eigenen Marktes die Kraft schöpfen können, auch auf dem Auslandsmarkt sich durchzusetzen, müssen kleine Staaten wirtschaftlich wie politisch auf dem schwanken Grund des Auslands sich stützen und oft auf fremden Märkten erst die Kraft gewinnen, um auf dem eigenen sich zu behaupten. Deutschland mit seinem großen Markt könnte auch in der Zeit vollendeten Großbetriebes Industrien, wie zum Beispiel die Spiegelglasindustrie, mit den Mitteln der Schutzzollpolitik sich schaffen; das kleine Belgien würde den ursprünglichen eigenen Bedarf an Spiegelglas schwerlich befriedigen können, wenn es nicht als modernes Industrieland auf dem europäischen Festland einen zeitlichen Vorsprung gehabt und ihn zur Erringung einer festen Stellung auf dem Weltmarkt ausgenutzt hätte. Daher nimmt die Aus-

fuhr im belgiſchen Wirtſchaftsleben eine grundſätzlich andere Stellung ein als im deutſchen. Iſt ſie hier nur eine Zutat, ſo dort die Grundlage der Geſamtentwicklung. Sie erweitert nicht bloß, ſondern ermöglicht erſt den einheimiſchen Abſatz. Mit ihrem Fortfall wird die Erzeugung nicht nur gemindert, ſondern in Frage geſtellt. Daraus erklärt ſich die große Stoßkraft der belgiſchen Ausfuhr. Nicht nur Gewinnhoffnungen, ſondern Exiſtenzſorgen ſtehen hinter ihr. Auch wenn ſie verluſtbringend iſt, muß ſie oft aufrecht erhalten werden. Will man den Großbetrieb mit entſprechender Arbeiterſchaft bewahren, ſo muß man den daheim verſagten Abſatz im Ausland unter allen Umſtänden ſich ſchaffen. Darum iſt die belgiſche Ausfuhr als »une œuvre sociale plutôt qu'un travail remunérateur« bezeichnet worden. In Belgien wächſt, wie die Ausfuhr ſelbſt, das »dumping« aus einer weſentlichen Beſonderheit des belgiſchen Wirtſchaftskörpers hervor, und dadurch iſt die belgiſche Ausfuhr in zunehmendem Maße zum empfindlichſten Wettbewerb für Deutſchland geworden und hat unſere Induſtrie häufiger als die eines anderen Landes genötigt, ähnliche auf Gewinn verzichtende Ausfuhrmethoden anzunehmen. Dieſe andere Stellung der Ausfuhr, welche ihre volkswirtſchaftliche Bedeutung ſteigert und ihren privaten Ertrag mindert, macht natürlich auch in der Wirtſchaftspolitik ſich geltend. Die Ausfuhrbeförderung ſpielt in Belgien eine andere Rolle als in Deutſchland. Der Art der Ausfuhr entſprechend, iſt ſie in Deutſchland nur ein Teil der Wirtſchaftspolitik, der im Geſamtrahmen bald mehr betont, bald mehr abgeſchwächt werden kann. In Belgien fällt Ausfuhrförderung faſt mit Wirtſchaftspolitik zuſam-

men. Sie gibt der belgiſchen Wirtſchaftspolitik ihre nationale Eigenart. Darum erſcheint auch dieſe Wirtſchaftspolitik gewiſſermaßen zugeſchnitten auf den Ausfuhrhafen Antwerpen, die einzige große Tür zum Weltmarkt, die dem Lande ſich öffnet. Alle Kräfte des Staates ſind tätig geweſen, den Scheldehafen in der Ausfuhr zu fördern. Da dieſes vorbildliche Intereſſe des Geſamtſtaats für ſeinen Seehafen, wie wir es im Deutſchen Reich infolge ſeines bundesſtaatlichen Charakters leider nicht kennen, bereits bisher die Leiſtungen aufs höchſte geſteigert hatte, ſo können Antwerpens Rivalen beruhigt in die Zukunft blicken, mag ſie ſich geſtalten, wie ſie wolle. Eine Verſchärfung des Konkurrenzkampfes erſcheint kaum noch möglich. Es handelt ſich im weſentlichen allein um die Alternative, ob eine Milderung eintritt, oder ob es bleibt wie bisher.

VII. Die Bedeutung Antwerpens

Belgiens großer Seehafen Antwerpen, in dem die Gunſt der natürlichen Lage des Landes ſich wie in einem Brennpunkte vereinigt, hat ſeine einzigartige Bedeutung für den ganzen Weſten des europäiſchen Feſtlandes — wie ich in meinem jüngſt erſchienenen Buche „Antwerpen. Seine Weltſtellung und Bedeutung für das deutſche Wirtſchaftsleben“ (Dunker & Humblot), dem ich hier in manchen Ausführungen mich anſchließe, ausführlich geſchildert habe — nicht als Einfuhrhafen gewonnen. In der Einfuhr ſtehen zwar Maſſengüter im Vordergrund, deren Beförderung nicht nur auf dem Meere, ſondern auch im Inland ſo billig wie möglich eingerichtet werden muß. Darum kommen die Ein-

fuhrgüter überwiegend in ganzen Schiffsladungen an, und darum zeigen sie bei der Weiterbeförderung eine starke Vorliebe für leistungsfähige Binnenwasserstraßen. Die Häfen an den Mündungen großer Ströme sind deshalb zu den wichtigsten Mittelpunkten dieses Einfuhrhandels geworden. Der Rheinhafen Rotterdam und der Elbhafen Hamburg ringen miteinander um den ersten Platz auf dem europäischen Festland. Beide haben den Typus des großen europäischen Einfuhrhafens für Massengüter, dessen Ausbau vom Streben beherrscht ist, den Umschlag zwischen Seeschiff und Flußschiff möglichst zu erleichtern, am vollkommensten ausgebildet.

Diesen großen Flußhäfen stehen die Einfuhrhäfen für Qualitätswaren, wie Bremen und Amsterdam gegenüber, die keine leistungsfähige natürliche Verbindung mit dem Inland haben, auf den leichten Umschlag vom Seeschiff zum Flußschiff größtenteils verzichten, die Güterbeförderung vielmehr in Stückgutsendungen bei der Eisenbahn vornehmen und, was sie an Billigkeit der Beförderung nicht bieten können, durch sachverständige Pflege, und was ihnen am Verkehr abgeht, durch den Handel ersetzen müssen. Äußerlich hat der Umschlag zwischen Seeschiff und Eisenbahn diesen zweiten Typus der Einfuhrhäfen bestimmt.

Zwischen diesen beiden Arten von Einfuhrhäfen steht Antwerpen. Auf den ersten Blick scheint es Bremen und Amsterdam zur Seite zu treten als ein Einfuhrhafen hochwertiger Güter. Darauf deutet auch das äußere Bild hin, das durch den langen Scheldequai und schmale Hafenbecken das typische Gepräge eines Hafens hat, der in erster Linie mit dem Landtransport rechnet. Der Anschluß an die Eisen-

bahn ist möglichst erleichtert, der Umschlag ins Binnenschiff wenig berücksichtigt worden. Doch dieser einseitige Hafenausbau entspricht nicht den geographischen Verhältnissen und wirtschaftlichen Bedürfnissen. Antwerpen steht mit einem viel verzweigteren und verkehrsreicheren Wasserstraßennetz als Bremen und Amsterdam in Verbindung und nimmt viel stärker als diese an der Einfuhr von Massengütern notwendig teil. Denn es hat — abgesehen von London und Liverpool — im Umkreis von 100 Kilometern eine stärkere örtliche Nachfrage zu befriedigen als irgendein anderer europäischer Hafen. Die deutschen und holländischen Seeplätze liegen den großen Industriegebieten Deutschlands fern, Antwerpen dagegen liegt in demjenigen kleinen Staate, der — wie wir gesehen haben — am einseitigsten von allen zum Industriestaat sich entwickelt hat. Die für Belgien herbeigeschafften Rohstoffe und Lebensmittel zeigen ebenso wie anderswo eine Vorliebe für den Wasserweg; sie werden vorzugsweise auf den vielverzweigten belgischen Kanälen ihren Verbrauchsorten zugeführt. In der Abfuhr überwiegt weit der Verkehr Antwerpens mit den belgischen Wasserstraßen seinen Verkehr mit dem Rhein. Für das Rheingebiet ist eben Rotterdam Haupteinfuhrhafen.

Gegenüber den holländischen Häfen ist Antwerpen in erster Linie Einfuhrhafen. Da in der Ausfuhr Erzeugnisse des Gewerbefleißes, bei denen Gewicht und Umfang gegenüber dem Wert zurücktreten, voranstehen, wiegt bei ihr das Streben, durch Beschleunigung des Transports Zinsverluste zu vermeiden, das Interesse an der Verbilligung desselben meist auf. Die Ausfuhrgüter Deutschlands wie ganz Westeuropas ziehen daher den schnellen aber teueren Schienen-

weg dem billigeren, aber langsameren Wasserweg zum großen Teil vor. Für die Ausfuhr ist demnach die eisenbahngeographische Lage eines Hafens besonders wichtig und in ihr ist Antwerpen vor Rotterdam bevorzugt, da das Eisenbahnwesen Belgiens das älteste und engmaschigste des europäischen Festlandes, das Hollands dagegen nur langsam und erst halb so dicht entwickelt ist. Aber auch Antwerpens Verbindung mit dem Rhein spielt eine größere Rolle, als man nach den äußeren Verhältnissen annehmen möchte und insbesondere auch kürzlich in der „Kölnischen Zeitung" vom Duisburger Handelskammersyndikus Dr. Schröter ausgeführt worden ist. Hier kann nur verbreiteten irrigen Auffassungen die eine leicht nachweisbare Tatsache gegenübergestellt werden, daß der Güterverkehr Deutschlands auf dem Wasserweg nach Antwerpen um 1,16 Millionen Tonnen größer ist, als der aus Belgien, Frankreich und Holland zusammengenommen.

Trotzdem sind die Verhältnisse der Rheinschiffahrt an der Schelde nicht befriedigend. Rotterdam hat seinen ganzen Hafen auf den Rheinverkehr zugeschnitten. Er ist schleusenfrei, mit breiten Wasserflächen, vielen freien Liegestellen und schwimmenden Umschlagseinrichtungen. Antwerpen dagegen hat den Rhein gewissermaßen als fremden Strom unbeachtet gelassen und zur Förderung des Verkehrs zwischen See- und Rheinschiffahrt fast nichts unternommen. So tätig Rotterdam war, so untätig ist in dieser Beziehung Antwerpen geblieben. Hier ist manches nachzuholen, und das könnte um so leichter geschehen, als dadurch der Wettbewerb mit den deutschen Häfen nicht berührt wird.

Wichtiger aber ist die Lage zu den großen Industriegebieten. In dieser Hinsicht ragt Antwerpen hervor und

wird unter den europäiſchen Feſtlandshäfen höchſtens noch von Hamburg erreicht. Der Elbhafen iſt das natürlichſte Weltmarkttor nicht nur für die großen Induſtriegebiete von Oſt- und Mitteldeutſchland, insbeſondere von Sachſen, Schleſien und Berlin, ſondern auch von Böhmen. Durch dieſes ausgedehnte und mannigfaltige gewerbefleißige Hinterland iſt Hamburg zum größten Ausfuhrhafen in Weſteuropa geworden.

Ähnlich wie die Stellung Hamburgs im Oſten, iſt die von Antwerpen im Weſten. Zunächſt tritt uns die Scheldeſtadt als Hafen des geſchilderten belgiſchen Wirtſchaftsgebietes entgegen. Sonſt teilen ſich faſt überall mehrere gleichwertige Häfen in den Verkehr eines Landes. Nur Antwerpen im Induſtrieſtaat Belgien, wie Kopenhagen im Agrarland Dänemark, iſt ohne eigentlichen nationalen Rivalen. Darum hat Belgien auch — bis auf den Rheinverkehr — ſeinen Monopolhafen mit allen Mitteln zu fördern geſucht. Aber Antwerpen iſt nicht nur ein belgiſcher Hafen. Belgien iſt nur ein willkürlicher Ausſchnitt aus einem größeren internationalen Wirtſchaftsgebiet, in dem mehr Menſchen wohnen, gewerbstätig ſind und für die Ausfuhr arbeiten als in irgendeinem anderen Teile unſeres Erdballes. In ihm birgt der Boden, neben den belgiſchen Kohlenſchätzen, auch die reichſten von Deutſchland und Frankreich und in ihm hat die deutſche wie die franzöſiſche Induſtrie ihre höchſte Entwicklung erfahren. Dieſes ganze dichtbevölkerte, induſtriereiche, ausfuhrbedürftige deutſch-belgiſch-franzöſiſche Gebiet, das ſich bis zur Schweiz und nach Öſterreich erſtreckt, ſchafft dauernd eine ſtarke und dringliche Nachfrage nach Schiffsraum, wie ſie auf dem europäiſchen Feſtland

nur von Hamburg erreicht und nirgends übertroffen wird. Insbesondere Rotterdam kann Ähnliches nicht aufweisen. Es liegt nicht, wie Antwerpen, in der Mitte, sondern an der Peripherie dieses ganzen Gebietes und in einem Lande, das im Vergleich mit dem einseitigen Industriestaat Belgien fast ein hochentwickeltes und wohlhabendes Agrarland genannt werden kann. Nach den Gesamtziffern übertrifft der Scheldehafen in der Ausfuhrmenge Rotterdam nur um ein Drittel, zieht man aber die Kohlenausfuhr ab, so steigt das Übergewicht auf 130 Prozent. Antwerpen steht nicht nur in der Menge, sondern auch im Werte seiner ausgehenden Fracht weit über dem holländischen Hafen, und erreicht es in dieser Hinsicht auch nicht Hamburg, so ist es doch ein Ausfuhrhafen sehr hochwertiger Güter. Jederzeit ist hier für fast alle Bestimmungsländer hochwertiges Ausfuhrgut zu haben. Darin liegt es in letzter Linie begründet, daß schon 1902 vor der Königlichen Kommission zur Untersuchung der Londoner Hafenverhältnisse von sachverständiger Seite gesagt werden konnte: Antwerp outstrips London. Aber es genügt nicht, Antwerpen als großen Ausfuhrhafen zu kennzeichnen. Seine Besonderheit besteht noch in anderem. Im ganzen Nordwesteuropa blieb die Ausfuhr dem Werte und dem Gewichte nach hinter der Einfuhr zurück. Viele Schiffe, die voll beladen ankamen, mußten leer oder halbleer wieder abfahren. Solche passive Tonnagebilanz — wie man das Zurückbleiben der ausgehenden hinter der eingehenden Gütermenge bezeichnet — ist in neuer Zeit ursprünglich kennzeichnend für den Seeverkehr von ganz Nordwesteuropa und tritt in den Einfuhrhäfen für Massengüter am stärksten in die Erscheinung, nirgends mehr als im Rheinmün-

dungshafen Rotterdam. Sie verteuert natürlich die Seeschiffahrt, weil der Schiffsraum zum großen Teil nur in einer Richtung ausgenutzt wird. Sucht man schon bei Eisenbahnwagen Leerfahrten zu vermeiden, so ist das bei kostspieligen Seeschiffen noch mehr nötig.

England als ältestes modernes Industrieland hat daraus am frühesten die praktische Folgerung gezogen, indem es in dem Schatz seines Bodens, der ihm die industrielle Entwicklung so früh und kraftvoll ermöglichte, in der Kohle, sich die anfangs fehlende Rückfracht schuf, und zwar in solchem Maße, daß die englische Ausfuhrkohle zum größten Transportgut des Meeres geworden ist. Dadurch ist die passive Tonnagebilanz nicht nur in England in eine aktive verwandelt, sondern zugleich im ganzen nordwestlichen Europa beseitigt worden. Aus den einseitigen Einfuhrhäfen Englands wie des Festlandes fahren die Frachtdampfer, nach Löschung ihrer Heimfracht, in Ballast nach den englischen Kohlenhäfen, wo sie jederzeit in kürzester Frist eine Ladung einnehmen können, die überall auf dem Erdball leicht wieder abzusetzen ist und zum mindesten teilweise die Selbstkosten der Schiffahrt deckt. Aus nah und fern strömen dort die Schiffe, die Rohstoff nach Europa brachten, zusammen. Das geringwertige und schmutzige Ausfuhrgut der Kohle lockt mehr Fahrzeuge im Ballast an die englische Küste, als allen anderen europäischen Küsten zusammen sich nähern.

Antwerpen nimmt auch hier wieder eine Ausnahmestellung ein. Weil es in einer Exportindustrieecke liegt, wie sie auf dem europäischen Festland nicht zum zweitenmal vorkommt, hat Antwerpen es vermeiden können, in die typische Einseitigkeit eines nordwesteuropäischen Einfuhrhafens zu

verfallen. Was in England zwei getrennte Häfen nur unvollkommen vollbringen, vereinigt Antwerpen sehr viel wirksamer an demselben Platze. In Hamburg machen die verladenen Güter von den gelöschten nur 48 Prozent, in Rotterdam gar nur 28 Prozent und an Kohlen sogar nur 14 Prozent aus, in Antwerpen dagegen volle 80 Prozent, fast dreimal soviel wie in Rotterdam und fast doppelt soviel wie in Hamburg. Und in Wirklichkeit ist das Gleichgewichtsverhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr noch größer, wenn man nicht nur das Gewicht, sondern auch den Raumbedarf der Güter mit in Betracht zieht. So kann Antwerpen den Schiffsladeraum aufs vollkommenste ausnutzen und damit zu den niedrigsten Kosten, die sich überhaupt erreichen lassen, verfrachten, wobei es in diesem Zusammenhang gleichgültig ist, ob diese Verbilligung Reedern oder Verladern zugute kommt. In der Seeschiffahrt ist hier erreicht, was im Eisenbahnverkehr gegeben ist, wenn alle Wagen in Her- und Rückfahrt voll beladen sind, und zwar mit Gütern der höchsten Tarifklasse.

Übt schon das minderwertige Ausfuhrgut der Kohle so große Anziehungskraft auf die Schiffahrt aus, so ist das hier beim hochwertigen Ausfuhrgut in gesteigertem Maße der Fall, und lockt jenes nur billige Frachtdampfer heran, so dieses auch die hochwertigsten Schiffe. Nirgends verkehren so viel Frachtdampfer, wie in den großen englischen Kohlenhäfen, und nirgends soviel Liniendampfer, wie an der Schelde. Antwerpen ist daher für ein Land, das sich, wie Deutschland, in der Linienschiffahrt den ersten Platz errungen hat, besonders wichtig. Es ist kein Zufall, daß hier die besten Scheldequais im Besitz deutscher Schiffahrtsgesellschaften sind, und es ist fraglich, ob wir unsere Stellung

in der Linienschiffahrt behaupten können, wenn wir unsere Stellung an der Schelde preisgeben müssen. Das gilt besonders von Bremen, das oft wegen der unzureichenden Wasserverhältnisse der Weser die Tragfähigkeit seiner Dampfer im Heimathafen nicht ganz ausnutzen kann. Für Bremen stellt daher Antwerpen als Anlaufhafen vielfach eine Ergänzung dar, die nicht entbehrt und nicht ersetzt werden kann.

Auf den Rückfrachtverhältnissen, wie sie nur langsam entstehen, nicht plötzlich neu geschaffen werden können, beruht die natürliche Billigkeit Antwerpens, die wohl durch Werke der Menschen, wie die Hafenpolitik, verständnisvoll gesteigert und wohl durch sie auch entsprechend zu eigenem und fremdem Schaden gemindert werden kann, aber, weil sie eine natürliche ist, in der Hauptsache bestehen bleibt, und darum ist es so wichtig, daß nicht der eine oder andere willkürlich vom vollen Mitgenuß dieser nicht zu ersetzenden Vorteile ausgeschlossen und daß nicht in den natürlichen Zusammenhang des großen belgischen Ausfuhrhafens mit seinem, verschiedenen Staaten angehörigen großen Hinterlande aus politischem Haß störend eingegriffen werde.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die verbreitete Auffassung, daß, wie die Einfuhr für Rotterdam, die Ausfuhr für Antwerpen kennzeichnend ist, den Verhältnissen nicht voll gerecht wird. Die Besonderheit des belgischen Hafens beruht allerdings auf der Einfuhr; sie steht bei ihm einseitig im Vordergrunde; Rotterdam wird als größter Einfuhrhafen des Rheingebietes treffend bezeichnet. Wer Antwerpen den größten westlichen Ausfuhrhafen des europäischen Festlandes nennt, sagt zwar nichts Unrichtiges, aber er hebt

nicht in gleicher Weise die Eigenart des belgischen Scheldehafens hervor. Denn in Antwerpen steht nicht die Ausfuhr so einseitig im Vordergrund, wie die Einfuhr in Rotterdam. Der Scheldehafen ist vielmehr dadurch gekennzeichnet, daß ihm Einseitigkeit, wie sie Rotterdam eigen ist, fehlt. In ihm ragt nicht ein Teil seines Handels irrationell hervor, sondern alle Teile sind harmonisch entfaltet. Daraus erklärt sich vor allem die große natürliche Billigkeit dieses bedeutendsten Ausfuhrhafens im Westen des europäischen Festlandes. Aus wirtschaftlichen und geographischen Gründen, die untrennbar zusammenhängen, ist unsere große Ausfuhrindustrie Westdeutschlands auf ihn angewiesen und kein anderer Hafen kann uns ersetzen, was der Scheldehafen uns geleistet hat.

VIII. Belgiens Handel insbesondere mit Deutschland.

Weil Belgien sich in dem geschilderten hohen Maße zu einem Exportindustriestaat, für den Antwerpen das starke Bindeglied mit dem Weltmarkt bildet, entwickelt hat, spielt der Außenhandel in seinem Wirtschaftsleben eine besonders große Rolle. Machte er 1913 in Deutschland 347 Mark und in Großbritannien 636 Mark auf den Kopf der Bevölkerung aus, so in Belgien nicht weniger als 1479 Mark. Mit seinem Nachbarland Holland steht Belgien in dieser Hinsicht an der Spitze aller Völker. Wie in der Industrie zeigt es auch im Handel auf verengter Grundlage die Aufstiegbewegung Deutschlands in verstärktem Maße. Die Kurve der Entwicklung weist in beiden Ländern seit 1872 und

ganz besonders seit 1895, wie der Handelsstatistiker Julin es ausgedrückt hat, »un marche égal et identique« auf. Vergleicht man sie mit der ganz anders verlaufenden französischen Kurve, so sieht man schon daraus, wie eng das deutsche und belgische Wirtschaftsleben — und zwar in erster Linie durch Antwerpen — miteinander verknüpft sind.

Dieser große Außenhandel Belgiens hat seine Besonderheiten. Er hat sich nicht erst seinen Weg zum Weltmarkt erringen müssen. Belgien liegt ja unmittelbar an der belebtesten Seeverkehrsstraße des Erdballes. Schiffe, die vom Osten des Festlandes oder den englischen Inseln kommen, fahren hier vorüber und können leicht in die Schelde einlenken. Als größter Anlaufhafen Europas hat daher Antwerpen es zur Befriedigung seiner starken Verkehrsbedürfnisse nicht nötig gehabt, wie die abseits gelegenen Häfen, sich Schiffahrtsunternehmungen selbst zu schaffen. Es kann sich mühelos solcher bedienen, die aus fremdem Bedürfnis hervorgewachsen sind, mit fremdem Kapital arbeiten und fremder Leitung unterstehen. Zuerst haben die englischen und neuerdings in immer wachsenden Maße die deutschen Schiffe den belgischen Außenhandel in der Einfuhr und Ausfuhr vermittelt. So erklärt es sich in erster Linie aus der bevorzugten Lage des Scheldehafens, daß er eine so kleine eigene Reederei besitzt, wie sonst kein großer Seehafen Europas, und daß sich die deutsche Flagge stolzer als anderswo entfalten konnte.

Mit den fremden Schiffen kamen auch fremde Kaufleute. Sie nahmen den Belgiern auch den kaufmännischen Teil der Ein- und Ausfuhr ab. Weder um die Beförderung ihrer Waren, noch um ihre geschäftliche Behandlung

brauchten ſie ſich zu kümmern und, wie der unternehmungsluſtige Deutſche in der wachſenden Zahl ſeiner regelmäßigen Dampfſchiffslinien die ſchnellſten und zuverläſſigſten Verbindungen nach faſt allen Teilen der Erde bot, ſo brachte er durch ſeine Sprachkenntnis und Anpaſſungsfähigkeit, ſeine Pflichttreue und Unermüdlichkeit auch einen immer größeren Teil des Antwerpener Handels in ſeine Hand. Auf Koſten vor allem des engliſchen Rivalen wurde der deutſche Kaufmann zum angeſehenſten, erfolgreichſten und beneidetſten in der Scheldeſtadt.

Wenn auch nicht ganz ſo wie Brügge zurzeit der Blüte der Hanſa, ſo iſt doch auch das neuzeitliche Antwerpen wieder zum Hafen und Markt der Fremden geworden. Belgiſches Kapital und belgiſche Unternehmungsluſt ſind in der heimiſchen Induſtrie und mit ihr in Verbindung ſtehenden überſeeiſchen Unternehmungen tätig; ſie haben dagegen Reederei und Handel lange wenig Beachtung geſchenkt, was freilich neuerdings, ſeitdem Leopold II. mit der Erwerbung der Rieſenkolonie des Kongo ſein kleines Land in die Bahn eines ehrgeizigen Imperialismus drängte, als eine ſchwere Unterlaſſung ſchmerzlich empfunden wurde. Aber ein Zuſtand, der aus der Gunſt der Lage Belgiens natürlich erwachſen iſt, läßt ſich nicht leicht von Grund aus ändern. Gerade dieſe Erkenntnis wird aber wahrſcheinlich das Streben erzeugen, mit Hilfe des Krieges zu erringen, was im Frieden bisher verſagt blieb.

Doch nicht nur in der Warenbeförderung und kaufmänniſchen Vermittlung, auch im Austauſch der Güter ſelbſt ſteht Deutſchland im belgiſchen Außenhandel im ganzen voran. Sein Anteil wird von der belgiſchen Statiſtik 1912

auf 1711 Millionen Franken gegen 1660 Millionen Franken bei dem an zweiter Stelle stehenden Frankreich angegeben. Allerdings nimmt Frankreich in der Einfuhr, wenn auch nicht dem Gewichte, so doch dem Werte nach, die erste Stelle ein; die französisch-wallonische Zentralisierungspolitik kommt auch in der ausgesprochenen Vorliebe für französische Verbrauchsgüter zum Ausdruck. Aber in der Ausfuhr Belgiens ist Deutschland mit 1008 Millionen Franken gegen 752 Millionen Franken so weit voraus, daß das im ganzen den Ausschlag macht.

Der deutsch-belgische Handelsverkehr ist nicht so leicht zu überschauen. Er setzt sich aus sehr verschiedenen Bestandteilen zusammen. Einmal handelt es sich um den unmittelbaren Warenverkehr zwischen beiden Ländern, den man als Spezialhandel bezeichnet. Er nimmt im deutschen Außenhandel 1913 in der Einfuhr mit 344 Millionen Mark die achte und in der Ausfuhr mit 551 Millionen Mark die siebente Stelle ein. Nach dieser deutschen Statistik weist unser unmittelbarer Güteraustausch mit Belgien eine starke Aktivität in der Handelsbilanz auf, und zwar in erfreulich zunehmendem Maße, da seit 1900 die Einfuhr nur um 124 Millionen Mark oder 60 Prozent, die Ausfuhr dagegen um 298 Millionen Mark oder über 100 Prozent gewachsen ist. Für die verschiedensten Zweige unserer Industrie ist Belgien zu einem wichtigen Absatzmarkt geworden. Die benachbarte Kohlen- und Eisenindustrie steht in dieser Hinsicht an erster Stelle. Sie versorgt Belgien nicht nur mit Kohle und Koks, sondern auch mit vielen Maschinen, sowie Eisenwaren, allerdings auch Halberzeugnissen. Aber auch für die deutsche Woll- und Baumwollindustrie, sowie die elektro-

technische und chemische Industrie hat Belgien eine nicht unerhebliche Aufnahmekraft entwickelt. Was sodann die belgische Ausfuhr nach Deutschland anlangt, so sind bei ihr zwei Gruppen zu unterscheiden. Die eine kann von uns schwer entbehrt werden; zu ihr gehören Pferde, Rohzink und künstliche Seide. Die andere dagegen, welche z. B. Streichgarn, Flachsgarn, Zement, Schwefelsäure umfaßt, drückt als besonders unangenehmer Wettbewerber auf den deutschen Markt.

Belgien ist aber für unseren auswärtigen Warenhandel nicht nur Herkunfts- und Bestimmungsland, sondern auch Durchfuhrland. Es wird als solches nur von Holland im ganzen, aber auch von ihm nicht in wichtigen Einzelheiten erreicht. Freilich ist diese Eigenart des belgischen Wirtschaftskörpers statistisch schwer zu erfassen. Überall stößt eine Durchfuhrstatistik auf große Schwierigkeiten und hier besonders. Denn einmal hat Belgien im Vergleich z. B. mit Deutschland eine ungewöhnlich lange Liste zollfreier Waren, für welche die Förmlichkeiten bei der Einfuhr geringer sind als bei der Durchfuhr, und außerdem haben einzelne belgische Vorschriften mit schuld daran, daß mit den Zahlen der belgischen Handelsstatistik nicht viel anzufangen ist. Die amtlichen Ziffern bedürfen erst einer mühsamen Überarbeitung. Eine solche ist im ganzen mit großer Sorgfalt für das Jahr 1909 vorgenommen worden und hat das bemerkenswerte Ergebnis gehabt, daß der belgische Durchfuhrhandel nicht, wie die Statistik angibt, 42 Prozent, sondern 58 Prozent des belgischen Generalhandels ausmacht. Für das einzelne Land fehlt eine entsprechende Vorarbeit. Berechnungen und Schätzungen zeigen jedoch, daß

die belgische Statistik den deutschen Durchfuhrhandel in der Richtung nach Belgien mit rund 1000 Millionen Franken für 1913 nicht so sehr falsch angibt; er übertrifft die deutsche Ausfuhr nach Belgien um fast 70 Prozent und erreicht nahezu unsere deutsche Ausfuhr nach Rußland, d. h. nach unserem drittwichtigsten Ausfuhrland (880 Millionen Mark). Der belgische Durchfuhrhandel nach Deutschland ist dagegen sehr viel größer, als die belgische Statistik mit rund 300 Millionen Franken angibt; er muß an der Hand der deutschen statistischen Aufzeichnungen auf mindestens die Höhe unserer Einfuhr aus Frankreich, unserem fünftwichtigsten Einfuhrlande (580 Millionen Mark), geschätzt werden und übertrifft die deutsche Einfuhr aus Belgien um etwa 90 Prozent. Der gesamte deutsch-belgische Handel — Spezialhandel und Durchfuhrhandel — bleibt demnach nur unbedeutend hinter $2^1/_2$ Milliarden Mark im Jahre zurück, erreicht also ungefähr die Gesamthöhe des deutschen Außenhandels mit Österreich-Ungarn, der ganzen Balkanhalbinsel und der Türkei. Der deutsch-belgische Handel spielt für beide Länder eine Rolle, wie sie in Deutschland im ganzen allein von den Vereinigten Staaten und in der Einfuhr allein von Großbritannien erreicht wird, in Belgien aber überhaupt nicht ihresgleichen findet. Ihn vor Schädigungen möglichst zu sichern, ist eine Lebensaufgabe des deutschen Volkes, die in ihrer rein wirtschaftlichen Bedeutung hinter den auf „Mitteleuropa" gerichteten Plänen nicht zurücksteht.

So liegen auf belgischem Boden große Aufgaben des deutschen wie des belgischen Volkes nebeneinander. Die belgische Hauptaufgabe wird durch das Flamentum, die deutsche durch den Durchfuhrhandel gebildet, der, von Lüt-

tich abgeſehen, durch das Land der Flamen hindurchzieht, zu ihrem großen Hafen. Ein verheißungsvolles Glück iſt es, daß die Lebensbedürfniſſe der Flamen und der Deutſchen meiſt in erſtaunlichem Maße ſich decken. So ſehr ein Parallelismus der Intereſſen zwiſchen Wallonen und Deutſchen fehlt, ſo ſehr iſt er zwiſchen Flamen und Deutſchen vorhanden. Den Wallonen gegenüber haben wir das Intereſſe, jede Verbindung mit ihnen zu meiden, ſoweit nicht militäriſche Erforderniſſe alle anderen Rückſichten zurückdrängen. Wir ſtehen ihren Stammeswünſchen dauernd fremd gegenüber und können ihnen nur zu unſerem eigenen großen Schaden in ihrer ſchwierigen wirtſchaftlichen Lage helfen. Wie es ein natürlicher Prozeß iſt, daß ſie ſich immer mehr mit dem franzöſiſchen Kulturleben verquickt haben, ſo können ſie auch in Zukunft nur aus ihm weiter Leben und Kraft gewinnen. Aber ebenſo wie es den deutlichen Weiſungen des Schickſals zuwider ſein würde, die Wallonen, auf denen politiſch und wirtſchaftlich die Vergangenheit unablösbar laſtet, aus dieſem Zuſammenhang mit den Romanentum, ſoweit die Sicherheit des deutſchen Volkes es nicht unbedingt verlangt, zu reißen, ebenſo widerſpricht es den vorgezeichneten Linien einer natürlichen und geſunden Entwicklung, wenn auch der zukunftsreiche Germanenſtamm der Flamen widerſtrebend in den ihm fremden Kulturkreis des Romanentums hineingezwungen wird. Wird dieſem Streben nach dem Kriege nicht gebieteriſch halt geboten, dann wird nicht nur ein Germanenſtamm, der für die menſchliche Kultur ſchon viel Unerſetzliches geleiſtet hat und viel Ungeahntes noch leiſten kann, ſeiner ſtarken Eigenart und wertvollſten Schaffenskraft gewaltſam beraubt, ſondern zu-

gleich auch Belgien noch weit mehr, als in den kampfreichen Jahrhunderten seiner Vergangenheit, zu einem Land politischer Beunruhigungen und Intrigen gemacht. Möchte der Krieg endlich dem vielheimgesuchten Lande das oft verkannte und immer bisher vergeblich erstrebte Glück bescheren, daß seine Verhältnisse nicht — balkangleich — mit Rücksicht auf fremde Interessen eine künstliche, Keime zu neuen Konflikten in sich tragende Regelung erfahren, sondern einfach und schlicht den eigenen Interessen und natürlichen Bedingungen entsprechend gestaltet werden. Damit würde dem Frieden für alle Zeiten ein gewaltiger Dienst geleistet und den deutschen Interessen, die ausgesprochene Friedensinteressen sind, eine wirksame Sicherung geboten sein. Aber solche Befriedung des Festlandes und zumal desjenigen Teils, der ihm am nächsten liegt, will England heute noch weniger als früher. Wie in der Vergangenheit zieht es auch heute jede künstliche Regelung, die Zwiespalt erhält und Argwohn nährt, der natürlichen, die den Kräften freie Bahn zu friedlicher Arbeit schafft, vor. Was keinem dient, als ihm allein, wird es mit dem bekannten großen Aufwand an schönen Worten als geheiligtes Recht der Vergangenheit zu bewahren trachten. Möchte es gelingen, im Interesse dauerhaften Friedens diesen Geist ewigen Zwiespaltstiftens niederzuringen zum Nutzen der Deutschen und der Flamen und zum Heil Europas.

Literatur.

Etudes sur la Belgique. Conférences faites au VI. cours international d'expansion commerciale organisé à l'Institut Supérieur de Commerce d'Anvers. Brüſſel 1913.

Le Livre d'or de l'exposition de Charleroi (insbeſondere Bd. II S. 285 bis 430: Eiſeninduſtrie und S. 431—502: Glasinduſtrie).

Billiard, La Belgique industrielle et commerciale de demain. Paris 1915.

Delmer, La question du minerai de fer en Belgique. Annales des mines de Belgique. Bd. XVII. 1912.

Deuval, Les moyens de production et l'effet utile de l'ouvrier dans les houillères belges. Brüſſel 1909.

Greiner, L'âge du fer en Belgique 1817—1867 et l'âge de l'acier 1867—1907. Bulletin du Comité central du travail industriel. 22 fascicule. 1910.

Julin, The économic progress of Belgium from 1880—1908. Journal of the Royal Statistical Society. Vol. 74. Part III. London 1911.

Leener, Le marché charbonnier belge. Commission d'enquête sur la durée du travail dans les mines de houille. Brüſſel 1908.

Lespineux, Notre rétrospection sur les mines de fer en Belgique. In »Iron Ore Resources of the World«. Stockholm 1910.

Lewinski, L'évolution industrielle de la Belgique. Brüſſel 1911.

Marquet, Les charbonnages belges. Paris 1912.

Nimal, La sidérurgie belge en 1911 et pendant les dix années antérieures. Charleroi 1912.

Obouſſier, Le Port d'Anvers et la Conférence Economique de Paris. Anvers 1917.

Pawlowski, Le développement minier et métallurgique et les problèmes qui s'y rattachent dans l'Est Français, le Luxembourg, l'Alsace-Lorraine et la Belgique. Paris 1913.

Borchling, Das belgiſche Problem. Hamburg 1914.
Blunck, Belgien und die niederdeutſche Frage. Jena 1915.
Coſoju, Die belgiſche Handelspolitik der letzten 40 Jahre. Stuttgart 1914.
Deneke, Sprachverhältniſſe und Sprachgrenzen in Belgien und Nordfrankreich. Hamburg 1915.
Fromme, Niederdeutſche und Niederländer. Deutſche Rundſchau 1916.
Froſt, Agrarverfaſſung, Handelspolitik und Arbeiterfrage in Holland und Belgien. Berlin 1909.
Froſt, Flachsbau und Flachsinduſtrie in Holland, Belgien und Frankreich. Berlin 1912.
Hampe, Belgiens Vergangenheit und Gegenwart. 2. Auflage. Leipzig 1916.
Herkner, Was haben Belgien und Frankreich in der Arbeiterfürſorge geleiſtet? Berlin 1914.
Jaffe, Die Stellung Belgiens in der Weltwirtſchaft. Bankarchiv 1915, Nr. 19—21.
Joſtes, Die Flamen im Kampfe um ihre Sprache und ihr Volkstum. Münſter 1915
Loſch, Belgien als Volkswirtſchaftskörper. Allgemeines Statiſtiſches Archiv 1914.
Oswalt, Zur belgiſchen Frage. Berlin 1915.
Oswalt, Belgien. Aus Natur- und Geiſteswelt. Leipzig 1915.
Schumacher, Antwerpen. Seine Weltſtellung und Bedeutung für das deutſche Wirtſchaftsleben. Leipzig 1916.
Schumacher, Das Eiſenbahnweſen Belgiens und Hollands. Deutſche Wirtſchaftszeitung 1916.

Annuaire Statistique de la Belgique.
Belfried.
Dietsche Stemmen.

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Georg Hirzel in Leipzig.

Bücher zu den Fragen der Zeit

aus dem Verlag von S. Hirzel in Leipzig

Belgien heute und morgen

von **Ulrich Rauscher**. Preis geheftet 2 Mark, gebunden 3 Mark.

Der Generalgouverneur. — König Albert. — Französische Propaganda. — Die Beulemans — Vlamen und Wallonen. — Brüssel von heute. — Das zerstörte Land. — Der Hafen Antwerpen. — Die Kohle. — Ein Kohlenland der Zukunft. — Arbeiterschaft und Industrie. — Deutsche und belgische Gesetze. — Léopold L'Africain und der Kongo. — Fahrt nach Brügge. — Brügger Programm. — Heimkehr.

Der Krieg und die große Politik

von **Otto Hoetzsch.**

In 3 Bänden. Erster Band: Bis zum Anschluß Bulgariens an die Zentralmächte. Preis geheftet 10 Mark, gebunden 12 Mark. Der zweite, im Herbst 1917 erscheinende Band wird die Ereignisse bis zum Eintritt Rumäniens in den Krieg verfolgen. Jeder Band ist einzeln käuflich.

Rudolf Kjellén,

Mitglied des Schwedischen Reichstages, ord. Professor der Staatswissenschaft an der Universität Upsala.

Die Ideen von 1914.

7.—9. Tausend. Preis 80 Pfennige.

Eine weltgeschichtliche Perspektive. Der Verfasser sieht als Ursache des Krieges nicht den Zwiespalt materieller Interessen, sondern den Kampf zweier Weltanschauungen: „Der Weltkrieg ist ein Kampf zwischen 1789 und 1914, das erste Jahr vertreten durch Frankreich-England, das letzte durch Deutschland. Wie Götterdämmerung und Morgenröte wird die Zeit erscheinen: das eine für die, welche noch auf 1789 zurückstarren, das andere für die, welche den Mut und die Kraft haben, jetzt vorwärts zu sehen."

Rudolf Kjellén,

Mitglied des Schwedischen Reichstages, ord. Professor der Staatswissenschaft an der Universität Upsala.

Der Staat als Lebensform.

1.—6. Tausend. Preis geheftet 4 Mark, gebunden 5 Mark.

Dieses Buch bedeutet einen wesentlichen Schritt nach dem Ziel hin, dem der Verfasser in allen seinen Schriften seit bald zwei Jahrzehnten zustrebt: es bildet die Grundlage für ein neues System der Politik. Während die alte Staatswissenschaft nur die moralischen und juristischen Wesenszüge des Staates sah und nun ratlos vor dem Aufruhr der Gegenwart steht, werden in dieser neuen Betrachtung alle Lebensäußerungen des Staates rein erfahrungsgemäß dargelegt. Doch wird nicht einer brutalen Machtpolitik das Wort geredet, sondern nur die tatsächliche Wirklichkeit erkennen gelehrt und zu einer politischen Erziehung, die in der Zeit des Weltkriegs und des allgemeinen Wahlrechts niemand entbehren kann, beigetragen.

Verlag von S. Hirzel in Leipzig

Minister Freiherr von Bruck,

der Vorkämpfer Mitteleuropas. Sein Lebensgang und seine Denkschriften. Von **Richard Charmatz.** Geh. 5 Mark, geb. 7,— Mark.

Es ist ungemein spannend, dem Entwicklungsgange Brucks zu folgen und zu sehen, wie der Buchbindersohn aus Elberfeld aus eigener Kraft, ohne jede Gönnerschaft, Stufe für Stufe emporsteigt und schließlich zum einflußreichen Staatsmanne, Organisator und Wegbahner des alten Kaiserstaates wird, der an der Seite Schwarzenbergs zum ersten Male mitteleuropäisch — im modernen Sinne des Wortes — denkt, und nach hohen Zielen strebt. Richard Charmatz, der bekannte Wiener Historiker, dem schon mancher Wurf gelungen ist, gibt zum ersten Male eine lebenswarme Biographie des bedeutenden österreichischen Staatsmannes und begeisterten Deutschen, ein Bild, dem ebensosehr das Studium in verschiedenen Archiven wie die genaue Kenntnis der Literatur und der Zeitungen und die anziehende Darstellungsgabe des Verfassers zustatten gekommen ist. Romanhaft wie sein Aufstieg war Brucks plötzlicher Zusammenbruch; eine der erschütterndsten politischen Tragödien. Ein geschichtliches Werk und dennoch ganz ein Buch für unsere Tage, das jeder lesen muß, der zu dem großen Problem Mitteleuropa Stellung nehmen will.

Der europäische Krieg.

Von **John William Burgeß,** früherem Professor des Verfassungs- und Völkerrechts an der Columbia-Universität. Deutsch von Dr. Max Illé. Preis geheftet 2 Mark, gebunden 2,75 Mark.

Ein früherer Austauschprofessor, einer der wenigen Amerikaner, die uns gerecht zu werden vermögen, versucht hier, seine Landsleute über die Ursachen und Ziele des Krieges aufzuklären. Der große Wert des Buches liegt darin, daß ein Neutraler, der Deutschland aus eigener Anschauung kennt, nach scharfer Prüfung und Würdigung der verschiedenen Interessen den wichtigen Existenzkampf der Zentralmächte voll würdigt, an deren Erhaltung Amerika selbst das größte Interesse habe. — Die Ausführungen über den Deutschen Kaiser, die das Buch beschließen und durch sachliches Urteil wie durch persönliche Wärme sich auszeichnen, bilden ein wohltuendes Gegenbild zu den schweren Angriffen, die gegen die Person Wilhelms II. von unsern Gegnern erhoben werden. Daß Burgeß der Wahrheit Bahn schaffen will, dort, wo wir ihr Eindringen besonders wünschen müssen, das sichert dem Verfasser des deutschen Volkes dauernden Dank.

Reflexionen.

Von **Dr. Walther Rathenau.** 4. Auflage. Preis geheftet 4,50 Mark, gebunden 8 Mark.

Ein monumental schön gedrucktes großes Buch zum Preise von 4,50 Mark, eigentlich ein Geschenk. Aber, wie überraschend das auch ist, die größte Überraschung beginnt doch beim Lesen, und sie steigert sich, je weiter man in die vielfältigen Geistesgänge dringt, die diese Pyramide von Betrachtungen enthält, zur freudigen Bewunderung. Hier reflektiert sich Leben in einem tätigen Geiste.

Die Sozialdemokratie,

ihr Ende und ihr Glück. Von Dr. **Paul Lensch,** M. d. R., 4.—7. Tausend. Preis geheftet 2,50 Mark, gebunden 3,50 Mark.

Lensch, der noch am 3. August 1914 den Standpunkt vertrat, daß die Kriegskredite abzulehnen seien, heute aber bedingungslos auf dem Boden der Mehrheit steht, behandelt die entscheidenden Ereignisse in der Partei und zeigt die neuen Entwicklungslinien, die er und seine politischen Freunde erkannt haben. Den Zusammenbruch der Internationale erklärt er aus der Sonderstellung der englischen Sozialisten, die nur durch die englische Weltherrschaft ermöglicht wurde. Von hier aus gewinnt er den Standpunkt zu seiner Beurteilung der Gesamtlage des Sozialismus.

Verlag von S. Hirzel in Leipzig

Zwischen Krieg und Frieden

Eine Sammlung von Schriften über die politischen und wirtschaftlichen Fragen, die im künftigen Frieden zu lösen sind.

Der Weltwirtschaftskrieg; seine Waffen und seine Ziele von **Arthur Dix.** 6. Tausend. 80 Pfennig.

Deutschland, die Türkei und der Islam. Ein Beitrag zu den Grundlinien der deutschen Weltpolitik im islamischen Orient von Dr. jur. et phil. **Hugo Grothe.** 6. Tausend. 80 Pfennig.

Die Reichs- und Staatsfinanzen während des Krieges und nach dem Kriege. Von **Frhr. von Zedlitz** und **Neukirch,** Seehandlungspräsident a. D., M. d. A. 3. Tausend. 80 Pfennig.

England und wir. Finanzielle und wirtschaftliche Kriegswirkungen in England und Deutschland von Dr. **J. Rießer,** Präsident des Hansabundes. 6., vermehrtes und verbessertes Tausend. 1,20 Mark.

Der Krieg und die Weltmachtstellung des Deutschen Reiches von Prof. Dr. **Max Apt,** Syndikus der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. 3. Tausend. 80 Pfennig.

Der mitteleuropäische Wirtschaftsblock und das Schicksal Belgiens. Von Dr. **Hermann J. Losch.** 3. Tausend. 80 Pfennig.

Ein Wirtschafts- und Zollverband zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn. Von Dr. **Eugen von Philippovich,** Professor der politischen Ökonomie an der Universität Wien. 6. Tausend. 80 Pfennig.

Das deutsche Wirtschaftsleben im Kriege. Von Dr. **Gustav Stresemann,** M. d. R. 3. Tausend. 1 Mark.

Die mitteleuropäische Zollannäherung und die Meistbegünstigung von Dr. **J. Jastrow,** a. o. Professor an der Universität Berlin. 3. Tausend. 80 Pfennig.

Deutschland und Österreich-Ungarn. Gesichtspunkte eines Industriellen von **Julius Heller.** 4. Tausend. 1 Mark.

Bulgariens wirtschaftliche Zukunft. Von **Arthur Dix.** 3. Tausend. 80 Pfennig.

Verlag von Duncker & Humblot in München und Leipzig

Von

Dr. Hermann Schumacher

Geh. Regierungsrat, ord. Professor der Staatswissenschaften
an der Universität Berlin

sind erschienen:

Antwerpen. Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. In modernem Pappband gebunden 3 Mark.

Antwerpens Aufstieg. — Antwerpens Hafen, Seelage und Hinterland. — Antwerpens Besonderheit. — Antwerpens natürliche Billigkeit. — Antwerpen und der Rhein. — Antwerpen und die Eisenbahnen. — Antwerpens Hafenpolitik — Antwerpens Stellung im Ein- und Ausfuhrhandel. — Antwerpen als Bank- und Börsenplatz. — Antwerpen als Reedereiplatz. — Antwerpen als Industrieplatz.

Meistbegünstigung und Zollunterscheidung.

Betrachtungen über eine Neugestaltung der deutschen Handelspolitik nach dem Kriege. (Sonderabdruck aus Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Band 155 I.) Zweite Auflage. Preis 1 Mark 80 Pfennige.

Die westdeutsche Eisenindustrie und die Moselkanalisierung.

(Zweiter Band des Sammelwerkes: „Das Moselland und die westdeutsche Eisenindustrie".) In Leinwand gebunden Preis 3 Mark.

In Vorbereitung:

Der Reis in der Weltwirtschaft.

Zwischen Krieg und Frieden

Eine Sammlung von Schriften über die politischen und wirtschaftlichen Fragen, die im künftigen Frieden zu lösen sind.

Heft

1 Los vom englischen Weltjoch
von Dr. Georg Irmer, M. d. A.
9. Tausend 80 Pf.

2 Ein mitteleuropäischer Staatenverband als nächstes Ziel der deutschen auswärtigen Politik
von Dr. Franz von Liszt, M. d. R.
6. Tausend 80 Pf.

3 Der Weltwirtschaftskrieg
seine Waffen und seine Ziele von Arthur Dix 6. Tausend 80 Pf.

4 Deutschland, die Türkei und der Islam
Ein Beitrag zu den Grundlinien der deutschen Weltpolitik im islamischen Orient von Dr. Hugo Grothe
6. Tausend 80 Pf.

5 Die Reichs- und Staatsfinanzen
während des Krieges und nach dem Kriege von Freiherr von Zedlitz u. Neukirch, M. d. A. 3. Tsd. 80 Pf.

6 Rußland als Gegner Deutschlands
von Dr. Otto Hoetzsch 6. Tsd. 80 Pf.

7 Krieg und Kultur
Drei vaterländische Vorträge von Karl Lamprecht 6. Tausend 1 Mk.

8 England und wir
Finanzielle und wirtschaftliche Kriegswirkungen in England und Deutschland von Dr. J. Rießer 6., vermehrtes und verbessertes Tausend
1,20 Mark

9 China und Japan
jetzt und später von M. v. Brandt
3. Tausend 80 Pf.

Heft

10 Weihnachtsgedanken
in der Kriegszeit von E. Dryander
6. Tausend 60 Pf.

11 Das deutsche Elend in London
von Carl Peters, Reichskomm. a. D.
5. Tausend 80 Pf.

12 Der Krieg und die Weltmachtstellung des Deutschen Reiches
von Prof. Dr. Max Apt 3. Tausend
80 Pf.

13 Der mitteleuropäische Wirtschaftsblock u. das Schicksal Belgiens
von Dr. Hermann J. Losch
3. Tausend 80 Pf.

14 Ein Wirtschafts- u. Zollverband
zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn von Dr. Eugen v. Philippovich 6. Tausend 80 Pf.

15 Der internationale Nachrichtenverkehr und der Krieg
von Dr. P. D. Fischer
3. Tausend 80 Pf.

16 Krieg und Schule
von Dr. Adolf Matthias
6. Tausend 80 Pf.

17 Die Frauen und der Krieg
von Lily Braun 5. Tausend 80 Pf.

18 Was verbürgt den Sieg?
Ausblicke in Krieg und Zukunft von Dr. Ernst Schultze 3. Tsd. 80 Pf.

19 Deutschland und Ungarn
von Dr. Eduard Pályi 3. Tausend
80 Pf.

20 Die Ethik und der Krieg
von Oswald Külpe 3. Tsd. 80 Pf.

Verlag von S. Hirzel in Leipzig

Zwischen Krieg und Frieden

Eine Sammlung von Schriften über die politischen und wirtschaftlichen Fragen, die im künftigen Frieden zu lösen sind.

Heft

21 **Die Parteien nach dem Kriege**
von Dr. Paul Harms 3. Tsd. 80 Pf.

22 **Die Neutralität der Schweiz**
von Dr. Arnold von Salis
3. Tausend 80 Pf.

23 **Das deutsche Wirtschaftsleben im Kriege** von Dr. Gustav Stresemann, M. d. R. 3. Tausend 1 Mark

24 **Buren, Engländer und Deutsche**
von A. Schowalter 3. Tsd. 1 Mark

25 **Die Dreiverbandspresse**
Ihr Anteil an der Kriegsentfachung und ein Weg zu ihrer Bekämpfung von Gustav von Pacher 3. Tsd. 1 Mark

26 **Die mitteleuropäische Zollannäherung** u. die Meistbegünstigung
von Dr. J. Jastrow 3. Tsd. 80 Pf.

27 **Die Kulturgemeinschaft der Völker** nach dem Kriege
von Dr. Franz Klein 3. Tsd. 1 Mark

28 **Irrung und Abfall Italiens**
von Oskar Müller 3. Tsd. 80 Pf.

29 **Die Ideen von 1914**
von Dr. Rudolf Kjellén
9. Tausend 80 Pf.

30 **Deutschland und die Hohenzollern** Eine Kriegsgedenkrede
von Dr. Georg von Below
5. Tausend 80 Pf.

31 **Deutsche Kultur u. Ausländerei**
von Ludwig Fulda 3. Tsd. 60 Pf.

Heft

32 **Die deutsch-lettischen Beziehungen** in den baltischen Provinzen Ein Wort der Aufklärung von einem Balten 3. Tausend 1 Mark

33 **H. von Treitschke in unserer Zeit**
von Dr. Ludwig Lorenz
3. Tausend 1 Mark

34 **Am den Suezkanal**
von Richard Förster
3. Tausend 1 Mark 20 Pf.

35 **Deutschland und Österreich-Ungarn**
Gesichtspunkte eines Industriellen
von Julius Heller 4. Tsd. 1 Mark

36 **Das politische Leben Finnlands**
von Dr. Johannes Öhquist
3. Tausend 1 Mark 50 Pf.

37 **Kriegspsychologische Betrachtungen**
von Dr. Max Dessoir 3. Tsd. 1 Mark

38 **Der deutsche Staatsgedanke**
von Dr. J. H. Balkenier Kips
3. Tausend 1 Mark 20 Pf.

39 **Staatsmoral und Politik**
von D. Dr. Adolf Wach
2. Tausend 1 Mark

40 **Über Recht und Krieg**
Rektoratsrede von Dr. Robert v. Hippel 2. Tausend 80 Pf.

41 **Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft** von Dr. Hermann Schumacher 3. Tsd. 1 Mark 50 Pf.

Verlag von S. Hirzel in Leipzig

569022
Ec.H Schumacher, Hermann Albert
S3922be Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft.

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 12 20 15 13 004 7